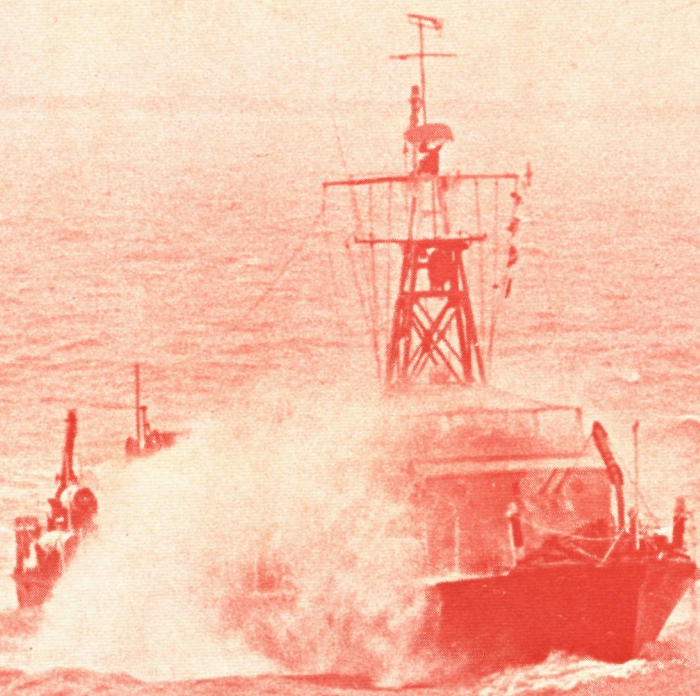


# NEPTUNUS

## info marine

27° jaargang nr 183  
27° année no 183

# 5







# Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

## REDIFON

### SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.  
Telephone: Crawley (0293) 28833.  
Cables: Redsystems Crawley.  
Telex: 877252.



INTAIR  
DIVISION

Amerace S.A.  
Chaussée de la Hulpe 150  
B-1170 Brussels  
Tel. (02) 673.80.53  
Telex 25.657



# NEPTUNUS

## info marine

maart 1980  
mars 1980

27e jaargang nr 5  
27e année no 5

LID

fppb

MEMBRE

## sommaire neptunus

## inhoud neptunus

|  |    |
|--|----|
| gravelines ou grevelinge(n)                                      |    |
| par j. verleyen  | 2  |
| de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (X)          |    |
| door j. verleyen   | 9  |
| pirates et trafiquants s'en donnent à coeur joie en méditerranée |    |
| par jean-marie de decker de brandeken                            | 18 |
| 88 jaar « scheepsmodebouw » in antwerpen                         |    |
| 75 jaar « koninklijke model yacht club »                         |    |
| door f.r.e. vermandel  | 23 |
| de belgische zeereddingsdienst                                   |    |
| door a. vandenbussche  | 26 |
| le m.s.v. stena constructor                                      |    |
| par lennart hedberg  | 29 |
| maritiem panorama  |    |
| door h. rogie  | 33 |
| ook zeebrugge heeft nood aan snellere verbindingen               |    |
| door h. rogie  | 36 |
| woorden uit de zeemanskist « goed uit eigen midden »             |    |
| door oppermeester j.b. dreesen                                   | 38 |
| postzegelnieuws - scheepswrakken en hun inhoud op postzegels     |    |
| door eerste meester chef a.a. jacobs                             | 40 |
| bibliografie - bibliographie                                     | 46 |

## inhoud info-marine

## sommaire info-marine

info-marine  
info-reserve  
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;**  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité  
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30  
de Neptunus/Oostende  
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30  
van Neptunus/Oostende  
200 F gewoon - normal  
300 F steun - soutien  
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer  
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :  
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Secrétaire - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :  
D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

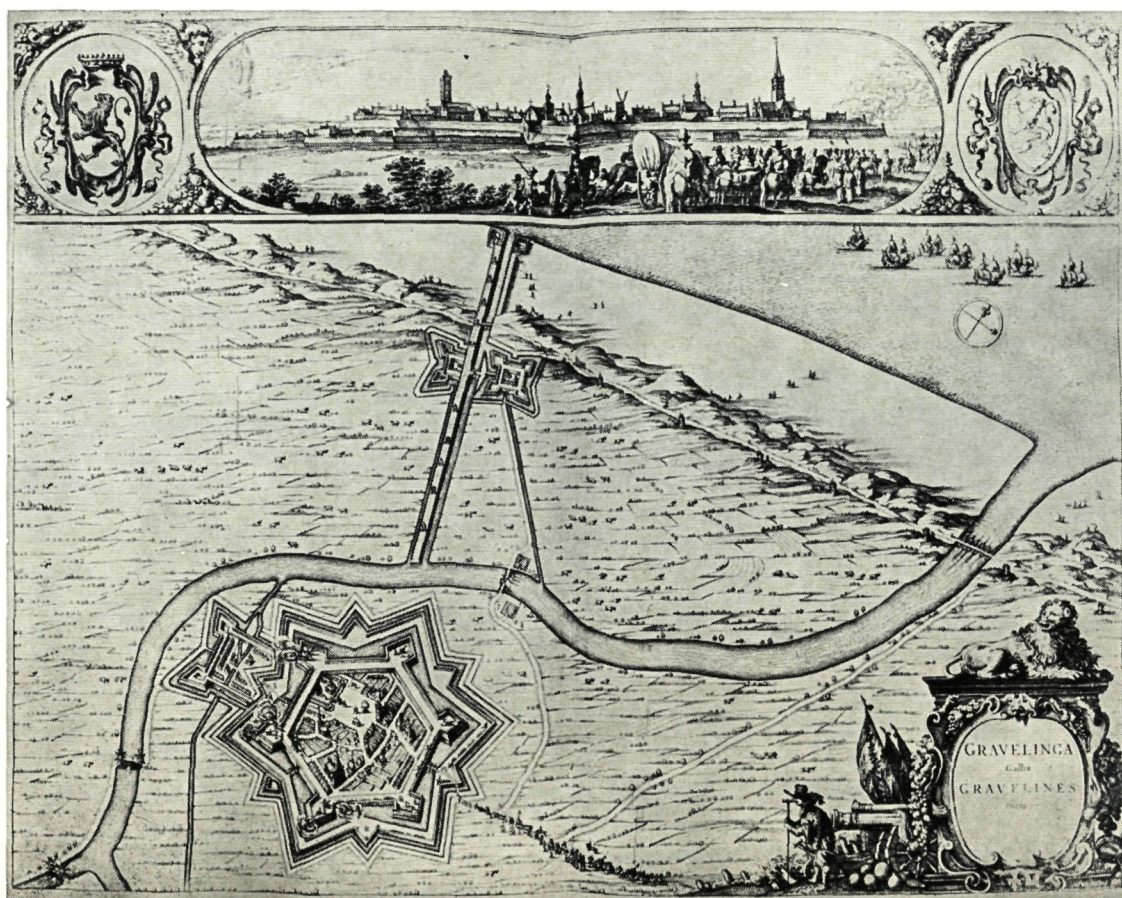


Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

# Gravelines ou Grevelinge(n)

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (XI)

Par J. Verleyen





### TROIS SIEGES EN QUATORZE ANS (1644-1658)...

Nous en arrivons maintenant à une partie cruciale de l'histoire de notre ville, celle qui précède et qui entraîne ce que les historiens appellent poliment le « Transfert de Souveraine ».

Cette partie de l'histoire commune et de la France et des Pays-Bas n'a pas toujours été des mieux enseignée chez nous, surtout en ce qui concerne Gravelines. On en a retenu qu'il y a eu les « Conquêtes de Louis XIV » et que, dans ces conquêtes, se trouvent comprises des régions comme la Flandre dite actuellement « française » avec Dunkerque, la « Flandre Gallicante » avec Lille. On hésite déjà plus si l'on parle de Saint-Omer ou d'Arras parce que ces villes semblent bien éloignées de la frontière actuelle. Le Hainaut avec des villes comme Landrecies, le Quesnoy ou Maubeuge est moins connu et il se trouve encore moins de gens qui pensent à Montmédy, qui jouxte pourtant encore notre frontière, ou à Thionville qui, actuellement, se trouve au delà du territoire du Grand-Duché de Luxembourg actuel. Le cas de Gravelines est cependant bien particulier car s'il est exact que Louis XIV, en signant le Traité des Pyrénées de 1659, a obtenu à son profit le transfert de souveraineté sur cette ville, l'idée initiale de rattacher cette ville à la France n'émanait pas de lui. Elle émanait, au contraire, de Richelieu et elle est liée aux prémices de la reprise des hostilités entre la France et l'Espagne, en 1635.

### Causes de la reprise des hostilités franco-habsbourgeoises...

Le Professeur Michel DEVÈZE, Président de l'Université de Reims, auquel nous avons déjà eu recours, consacre à cette question de nombreuses pages du Tome I de son ouvrage déjà cité « L'Espagne de Philippe IV ». Il est toujours hasardeux de résumer un tel travail si fouillé mais on peut tenter de le faire comme suit. En France, Richelieu, le Cardinal qui débuta comme évêque de Luçon (le diocèse le plus crotté de France, comme il disait lui-même) est devenu tout puissant auprès de Louis XIII. Il rêve d'une France vaste, encore plus unifiée qu'elle ne l'est. Dans la réalisation de ses conceptions, il se heurte toujours à l'influence de l'Espagne qui possède avec la France des frontières communes au Nord et au Sud. Pis que cela, l'Espagne, qui possède Gênes, trouve le moyen d'acheminer ses troupes par un long chemin terrestre qui contourne la France par l'Est. C'est ce que Richelieu va appeler le « Chemin de ronde espagnol autour de la France ». Nous y avons déjà fait allusion et nous savons que le voyage par ce chemin est long (songeons au temps mis par nos Archiducs) mais ce chemin est là et il est utilisé sans cesse. Nous pouvons ajouter qu'il existe également un chemin de ronde par mer. Il est moins visible mais les navires de ce que nous avons appelé la « Marine de l'Archiduchesse » rejoignaient l'Espagne au départ de Dunkerque ou vice-versa. Ce qui inquiète aussi et gravement le Cardinal ce sont les intrigues espagnoles au cœur même de la France et même à la Cour. N'oublions pas que la Reine Anne d'Autriche, épouse de Louis XIII, est la fille de Philippe III d'Espagne et n'oublions pas que Richelieu dispose des services d'un agent de renseignements qui est resté célèbre, le « Père Joseph », ce Capucin (originaire du reste de la

noblesse) demeuré connu sous le vocable d'« Eminence grise ». Richelieu se persuade de plus en plus qu'il faut porter un grand coup à l'Espagne. Du reste, celle-ci est déjà loin d'être encore la première puissance mondiale qu'elle fut. Le pire pour elle c'est qu'elle a encore l'illusion de sa grandeur. Richelieu est un homme rusé mais il préfigure les grandes ruses à la différence de Mazarin qui lui succèdera. Il se dit que puisque l'Espagne se trouve toujours aux prises avec les Provinces-Unies dans une guerre, qui est peut-être mollement conduite sur le terrain, mais qui est implacable car elle se complique d'un aspect idéologique, il n'y a qu'à appliquer le principe : « Les ennemis de nos ennemis sont nos amis ! ».

### L'alliance franco-hollandaise du 8 février 1635...

N'ayant jamais eu l'occasion de voir ce point aussi bien détaillé, nous ne pouvons mieux faire que de citer un bref passage de l'auteur dans un but d'illustration et d'en faire l'analyse.

« ... L'alliance nouvelle était offensive et défensive. « La France et les Etats de Hollande devaient « mettre en campagne deux armées de 25.000 hommes de pieds et 5.000 chevaux chacune. Les habitants des Pays-Bas étaient conviés à s'insurger : « s'ils le faisaient dans les trois mois, les provinces « belges seraient unies en un corps d'Etat libre et « souverain, qui conserverait telle quelle la religion « catholique. Quelques dédommagements cependant « étaient prévus, même dans ce cas, en faveur des « alliés : la France aurait Gravelines sur la côte, Namur et Thionville, les Provinces Unies auraient le « pays de Waes et Breda. Mais dans le cas où les « Belges se refuseraient à se soulever contre l'Espagne, le roi de France et les Etats se rendraient « maîtres du pays, et le partageraient de la manière « suivante : la France aurait le Cambrésis, le « Luxembourg, l'Artois, le Hainaut, le Comté de « Namur et même la Flandre en partie (la Flandre « serait divisée selon une ligne allant de Blankenberge sur la côte à Bruges et de là à Rupelmonde « sur l'Escaut). Les Etats de Hollande auraient donc « le reste. « Cependant, Richelieu avait fait inclure dans le « traité deux conditions : 1°) les villes qui auraient « elles-mêmes chassé les Espagnols demeureraient « libres ; 2°) la religion catholique ne serait pas « inquiétée ni dans la part française, ni dans la part « hollandaise. Richelieu, visiblement, ne tenait pas « tellement à l'annexion, car il craignait qu'une « frontière commune franco-hollandaise ne provo- « quât des difficultés religieuses dans un délai « rapide ».

Si nous analysons ce texte, nous constatons, tout d'abord, que les auteurs belges mentionnent généralement la répugnance de Richelieu à une frontière commune en citant l'adage « Amicus, non vicinus ». Les prétentions hollandaises sur le pays de Waes font songer au fait que le 23 décembre 1832, jour même de la capitulation de la citadelle d'Anvers, les forces royales hollandaises de terre et de mer tentèrent de s'emparer de Doel pour en déloger l'armée française qui s'y était établie. Le débarquement combiné avec une sortie de la garnison hollandaise du Fort de Liefkenshoek fut opéré sous la protection d'un violent bombardement par des unités de la Koninklijke Marine mais fut repoussé au prix de pertes sérieuses de part et d'autre



surtout du côté français. Quant à Gravelines à laquelle Richelieu limite ses prétentions sur la côté mais à laquelle il tient absolument, il est à espérer que des découvertes dans les archives permettront de préciser la motivation de Richelieu à l'égard de Gravelines ou que, si cette motivation est connue, le sujet soit vulgarisé. Cette prétention seule démontre l'intérêt que présentait ce que nous avons appelé l'avant-poste côtier des Habsbourgs.

Notons enfin que cette convention franco-hollandaise du 8 février 1635 prévoyait formellement qu'aucun des deux alliés ne conclurait de paix séparée. Cet engagement solennel fut confirmé à plusieurs reprises au cours de la guerre franco-hollandaise contre l'Espagne et, cependant, la paix devait être conclue séparément en 1648 à Munster.

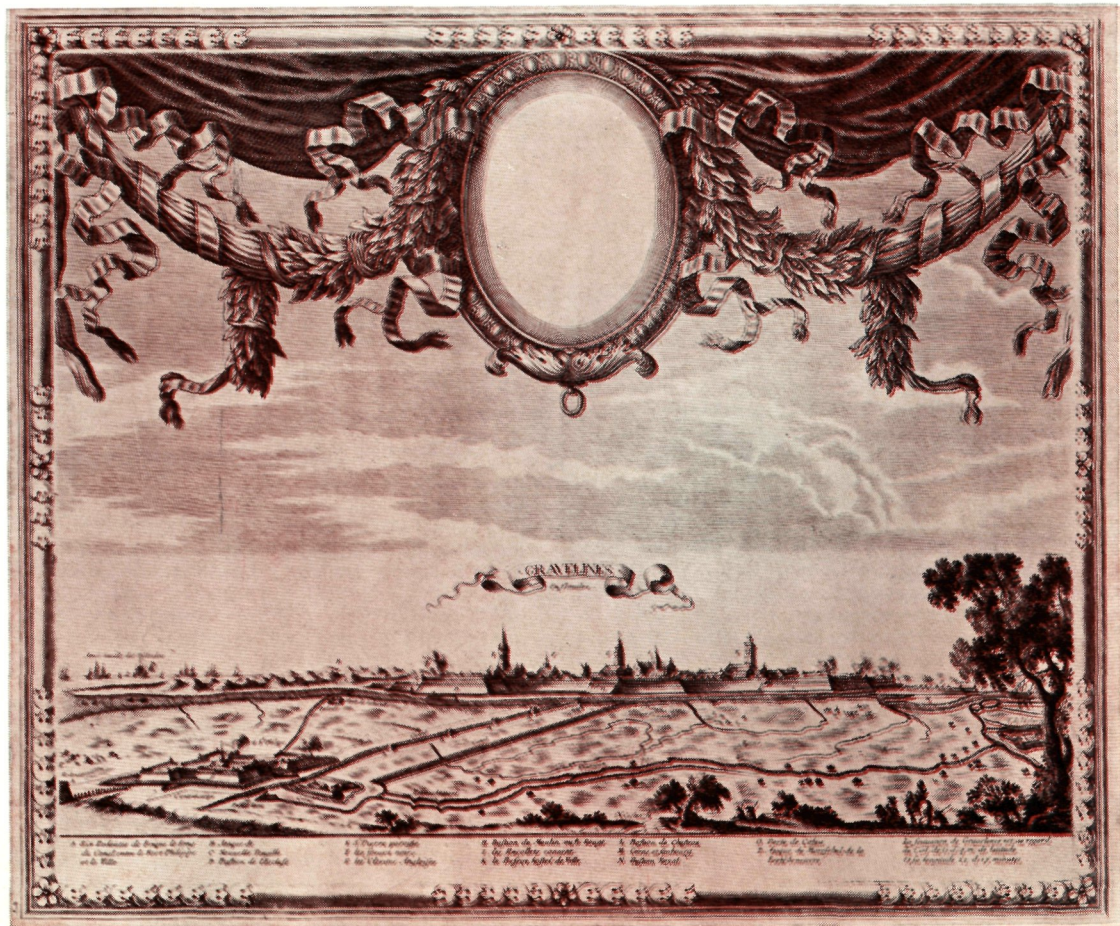
La guerre fut déclarée en mai 1635 (certains auteurs parlent du 17, d'autres du 19) par l'envoi d'un héraut d'armes français à la Cour de Bruxelles où il remit la déclaration de guerre au Cardinal Infant, frère de Philippe IV.

Quant à Louis XIV, il ne joua dans cette affaire aucun rôle et il n'aurait, du reste, pu le faire pour

la bonne raison qu'il ne devait naître, à Saint Germain-en-Laye, que le 5 septembre 1638. L'idée de rattacher Gravelines à la France est venue à l'esprit de Richelieu qui apparaît, assez paradoxalement, comme un partisan convaincu de l'indépendance des Pays-Bas méridionaux de l'époque (c.à.d. beaucoup plus étendus que la Belgique actuelle) mais qui, par contre, désire en retrancher Gravelines, Namur et Thionville.

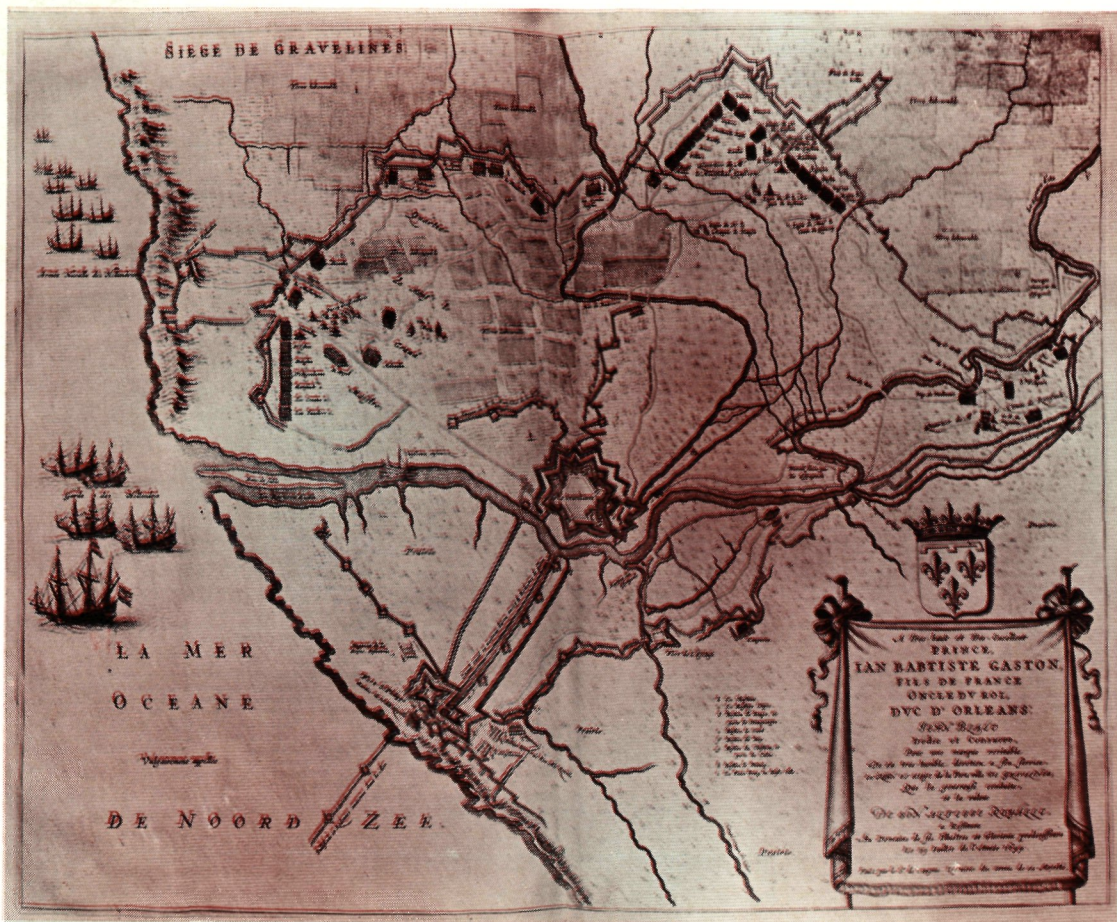
### Construction du nouveau chenal fortifié de Gravelines à la mer...

Gravelines étant désignée, dans l'accord franco-hollandais, comme seul objectif français sur la côte et étant située pratiquement sur la frontière, on peut être tenté de croire que l'attaque contre cette ville suivrait immédiatement la déclaration de guerre. Il en alla tout autrement et, de 1635 à 1644, les opérations militaires se dérouleront sur des théâtres plus éloignés. Ce temps de répit va être mis à profit par le Roi d'Espagne pour réaliser le projet que l'Archiduc Albert avait du abandonner en 1618, le creusement d'un nouveau chenal avec écluse et protégé par des fortifications solides. On



Cliché Bibliothèque Royale ALBERT 1er Cabinet des Estampes  
Gravelines lors du siège de 1644 - On remarque sur la mer les navires hollandais de Maarten TROMP et du côté de l'intérieur des terres les fumées d'explosions des bombes. La ville fut attaquée de ce côté. La vue est prise de la mer, presque dans l'axe du nouveau chenal qui est très visible avec les redoutes tout au long et les fortifications face à la mer.  
Extrait de l'Album des Profils et Croquis pour suivre les campagnes et sièges du Roy de Sébastien de Beaulieu.





Cliché Ville de Bruges

Reproduit d'après un exemplaire de l'édition originale du «Toneel der Steden van 's Konings Nederlanden» de Joan BLAEU.

Vue du siège de Gravelines en 1644 - Le chenal, les redoutes et les fortifications en bordure de la mer sont bien visibles (plus grandes sur la rive droite et plus petites sur la rive gauche).

se mit donc à l'ouvrage avec un grand nombre d'hommes et en 1637, notamment, on signale que les travaux battaient leur plein. Précisément, au moment de la déclaration de guerre de 1635, le septième gouverneur de Gravelines, Don Pedro de Leon, vient de succéder au sixième gouverneur Philippe Triest lequel avait succédé à Hubert de Guernonval. Le canal avait 45 toises de largeur et 900 toises de longueur depuis la ville jusqu'à l'écluse en bordure de la mer. Cette écluse se trouvait donc à l'extrémité du chenal actuel qui est encore appelée «Flaque des Espagnols». Cet endroit n'est jamais à sec, même à marée basse, et sert d'aire d'évolution aux petits voiliers du Centre Nautique de l'Aa. Le nouveau canal formait, de l'écluse de mer à la ville, un bassin où les navires se trouvaient toujours à flot, à l'abri de la tempête et du canon de l'ennemi. Ce bassin-canal ressemblait donc assez bien à celui que Michel-Florent Van Langren avait préconisé pour Mardick. Sur toute sa longueur, le nouveau chenal était protégé par une série de redoutes et, face à la mer, il était défendu par de solides fortifications établies à l'extrémité de chaque rive. L'ensemble des deux fortifications formait le «Fort Philippe». Chose assez curieuse le nom de

«Petit Fort Philippe» est resté au quartier de Gravelines établi sur la rive droite, quartier balnéaire de la ville actuelle, alors que les fortifications établies sur cette rive étaient plus importantes que celles établies sur la rive gauche sur laquelle se trouve «Grand Fort Philippe». Ce quartier de Gravelines, érigé en commune indépendante en 1885, fut longtemps le quartier des pêcheurs. C'est là qu'était établi, administrativement du moins, le «Dépôt des Equipages» belge de 1917/1918. Le nom de Fort Philippe a été donné, indubitablement, en l'honneur de Philippe IV, alors régnant. Certains pensent parfois à Philippe II et Bert BIJNENS, déjà cité, signale qu'en 1582, le Roi Philippe II, alors régnant, fit établir sur la rive gauche une petite redoute appelée «Hoorn-Wercke».

Jules FINOT, Archiviste Départemental du Nord, déjà cité, auquel nous avons emprunté les précisions relatives aux dimensions du bassin-canal termine ce passage en disant que le plan de Gravelines qui se trouve dans la Flandria Illustrata de SANDERUS donne une idée très exacte de l'état de cette ville et de son port en 1635. Cette vue est bien connue du lecteur puisqu'elle sert de frontispice à cette série



d'articles depuis le début. C'est le moment de donner quelques dernières explications à propos de ce célèbre Antonius SANDERUS, dont nous avons déjà dit, à propos de la réforme des Evêchés, qu'il était chanoine à Ypres (NEPTUNUS 79/80 no. 2). Il est né à Anvers et y fut baptisé le 15 septembre 1586 parce que son père avait fui Gand lors de l'instauration du régime calviniste. La famille retourna à Gand dans la suite. Il devint chanoine en 1625 mais n'occupa que rarement sa stalle ce qui lui valut de nombreux rappels à l'ordre. Passionné de poésie et de littérature, il s'orienta vers l'histoire et fut bientôt dominé par une idée fixe, celle d'éditer un guide illustré de la Flandre. Il eut recours à de nombreux dessinateurs dont les travaux nous sont maintenant précieux au point de vue documentation. Le texte d'accompagnement n'est pas considéré comme de valeur historique sûre car il n'a fait que compiler des textes existants. On sait qu'il vint à Gravelines en 1627 pour une mission « secrète » (entendons par là « confidentielle ») dont l'avait chargé le Cardinal Légat du Pape auprès de la Cour de Bruxelles. C'est en 1637 et 1638 qu'il parcourut la Flandre actuellement française pour se documenter et préciser aux dessinateurs les dessins à exécuter. Il doit donc avoir vu le chenal et les fortifications en cours de réalisation. Le plus extraordinaire c'est que, par personnes interposées, il fit imprimer ses textes et graver ses dessins (sur cuivre) chez les Frères Joan et Cornelis BLAEU à Amsterdam qui possédaient une formidable imprimerie laquelle fut du reste ravagée par un terrible incendie en 1672. De nombreux clichés doivent avoir été perdus à cette occasion. A ce moment, l'édition complète de l'oeuvre n'était pas achevée et, en ce qui nous concerne plus particulièrement, la partie relative à la Flandre actuellement française ne le fut jamais. Il est à signaler que les premiers tomes furent publiés sous le nom d'emprunt d'un éditeur de Cologne ceci afin de ne pas révéler leur véritable provenance d'Amsterdam dans les Provinces-Unies en guerre avec l'Espagne jusqu'en 1648. Plus tard, Joan BLAEU utilisa certains clichés demeurés en sa possession pour illustrer de nouvelles publications. C'est ainsi que celui qui nous sert de frontispice est extrait d'un exemplaire de l'édition originale du « Toneel der Steden van 's Konings Nederlanden » et ce grâce à l'amabilité de la Ville de Bruges. Quant à Antonius SANDERUS lui-même, il mourut, criblé de dettes, le 16 janvier 1664 en l'Abbaye d'Aflighem où il s'était retiré. On lui doit également un ouvrage plus réduit sur le « Brabant sacré ». Constatons, au passage, que les guerres ont tout de même évolué. En effet, celui qui, à l'heure actuelle, enverrait en pays ennemi les croquis de positions fortifiées et d'une base navale en construction, même sous prétexte d'éditer un guide touristique, s'exposerait à de sérieux ennuis et ne bénéficierait pas, comme SANDERUS, de la recommandation écrite du Roi Philippe IV datée du 23 août 1635, c.à.d. trois mois après la déclaration de guerre par la France alliée des Provinces-Unies avec lesquelles l'Espagne est déjà en guerre.

L'ouvrage de Joan BLAEU, mentionné ci-dessus, signale que le Fort Philippe était orné d'une plaque de marbre portant l'inscription suivante :

« Tot bescherming van de Godtsdienst, tot vermeer-  
« dering der eere van Philippus de vierde, tot uyt-  
« breyding van d'achting van zijn broeder Ferdinand-  
« dus, Gouverneur van Nederland, tot bevestiging  
« van de sekerheydt en de voorspoet van 't vader-

« land, en onder 't beleydt en geluck van de ver-  
« maarde Opper-Admirael Joannes de Gusman,  
« Marckgraef van Fuentes, is deze vesting en haven  
« by Grevelingen gemaect ».

On y rend donc hommage au Roi Philippe IV, à son frère le Cardinal-Infant Ferdinand et, assez curieusement, à l'Amiral en Chef Jean de Gusman, marquis de Fuentes, qui est de la famille de l'infortuné commandant de l'Invincible Armada de 1588 et on précise que ces fortifications et ce port « près de Gravelines » ont été construits pour la défense de la Religion (s.e. catholique) et la sécurité et la prospérité de la patrie.

#### **Action française contre les chantiers et bataille navale des Dunes...**

Nous avons dit qu'il faudra attendre le siège de 1644 pour assister à une opération militaire importante et que jusqu'à cette époque les combats se déroulent sur des fronts plus éloignés. Nous mentionnerons brièvement ces événements qui précèdent le premier siège de Gravelines. Durant cette période, se produisent cependant deux événements très sérieux dont l'un est purement local tandis que l'autre est constitué par une série d'engagements sur mer donc forcément à proximité de Gravelines. Il est permis d'établir une certaine connexion entre les deux.

On travaillait donc ferme aux fortifications et au chenal de Gravelines mais, forcément, ce travail aussi gigantesque pour l'époque devait être exécuté pratiquement sur la frontière même, au nez et à la barbe de l'ennemi. Ce qui devait arriver arriva. Les Français laissèrent les Espagnols travailler de tout leur coeur. Tant que l'ensemble n'était pas complètement achevé, il ne représentait aucun danger. Ils attendirent donc le plus longtemps possible et, au cours d'une nuit d'épais brouillard de l'hiver 1638-1639, un détachement de troupes françaises du Calaisis, commandé par le Comte de Charost, vint anéantir tout le travail. Le chantier fut complètement bouleversé et les fondations de l'écluse et des forts en construction furent renversées.

Précisément, en cette même année 1639, la flotte d'Espagne opérant dans nos eaux et commandée par Don Antonio d'Oquendo se trouve, à plusieurs reprises, durement accrochée par la flotte hollandaise. Celle-ci était commandée par l'Amiral Maarten Tromp dont le nom est resté célèbre dans la Koninklijke Marine. Il naquit à la Brielle en 1598 et mourut en 1653 et nous allons le retrouver ultérieurement. L'histoire a groupé ces engagements navals sous le nom de « Bataille navale des Dunes » qu'il ne faut pas confondre avec la bataille terrestre des Dunes de 1658 qui précède la reprise de Dunkerque. Ces combats sur mer furent particulièrement violents en octobre 1639 et la flotte d'Espagne qui, au départ, mettait en ligne 67 navires en perdit 40 (pris ou coulés). Ce terrible désastre est imputable directement, affirme Alphonse WAUTERS, déjà cité, au fait que la flotte espagnole ne disposait d'aucun abri sûr. Le port de Dunkerque, tel qu'il était à l'époque, était d'un accès difficile. Le bassin-canal projeté en 1624 par Michel-Florent Van Langren pour Mardick n'avait pas été réalisé. Quant au bassin-canal de Gravelines, on n'y fait nulle allusion. Il est plus que probable que les travaux n'étaient pas bien avancés après la terrible dévastation causée par le raid français



de l'hiver précédent. Et ceci amène à poser une question qui divise courtoisement les historiens locaux (les grands historiens n'entrent souvent pas dans les détails). Les travaux furent-ils repris après le raid de l'hiver 1638/1639 et le port était-il achevé en 1644 ? La question est donc même double. Marcel LAIDEZ, déjà cité, pense que les travaux ne furent pas repris et que le chenal dévasté demeura une zone inondée et insalubre. Maurice TORRIS, que nous avons encore eu l'occasion de consulter, sur ce point, avant sa mort, pensait au contraire que les travaux avaient été repris et achevés. Sans nul doute, a-t-il été influencé sur ce point par l'ouvrage de Jules FINOT, déjà cité, qui dit que ces travaux étaient à peine terminés et procuraient déjà aux Gravelinois quelques bons résultats pour leur commerce, lorsque la ville fut assiégée en 1644. Il est à remarquer que Jules FINOT ne parle même pas du raid dévastateur sur les chantiers. Il est à constater que les divers récits du siège de 1644 mentionnent les fortifications de Grand Fort Philippe et de Petit Fort Philippe de même que les redoutes échelonnées le long du chenal comme des réalités existantes. On sait même qu'elles ne furent pas défendues, ou presque pas. Mais leur existence mentionnée prouve qu'elles ont dû être édifiées ou réédifiées après le raid de l'hiver 1638/1639. Les récits du siège ne font pas mention du chenal nouveau mais des textes relatifs à l'exploitation ultérieure du port et de la « rivière » par la Ville de Saint-Omer précisant que le vieux chenal naturel de l'Aa était barré par des « vaisseaux enfoncés ». Les gravures relatives au siège de 1644, qui varient dans les détails, représentent toutes les deux forts, les redoutes, le chenal nouveau et le chenal ancien, celui-ci étant barré par des navires sabordés. Il est à souhaiter que ce point d'histoire locale soit tiré au clair.

#### Le cours des événements de 1635 à 1644...

Après avoir insisté sur deux points locaux, jetons un bref coup d'oeil sur le déroulement de l'ensemble des événements qui finiront par conduire au siège de Gravelines en 1644, au travers d'années de guerre assez mollement menée surtout du côté hollandais où le parti des gros marchands d'Amsterdam redoute surtout une reprise d'Anvers et aspire à profiter des avantages acquis durant la trêve de 12 ans, avantages compromis par la reprise des opérations.

C'est toujours le Professeur Michel DEVÈZE, déjà cité, qui nous sert de guide. Les années 1635 et 1636 ont vu se dérouler une guerre principalement de mouvement dans laquelle, en fin de comptes, l'Espagne ne perd rien. En 1637, par contre, la France s'empare de Landrecies et de Maubeuge en Hainaut et les Provinces-Unies reprennent Breda, élément vital de leur défense méridionale. C'est déjà un point capital de leur programme qui est réalisé et les partisans de l'arrangement y voient certainement une bonne raison de ne pas pousser plus loin les opérations. L'année 1638 ne voit rien d'important au point de vue militaire mais l'année 1639 est marquée par cette terrible défaite navale espagnole à la « Bataille des Dunes ». Il s'agissait d'un convoi espagnol amenant des renforts en Flandre (1.700 canons et 20.000 hommes dont 7.000 perdirent la vie). L'année 1640 voit la prise d'Arras par la France et deux révoltes qui vont diminuer rudement la puissance de l'Espagne.

Le Portugal (qui avait durement souffert sur le plan colonial durant la trêve de 12 ans, rappelons-le) se révolte et ne sera plus récupéré. La guerre n'en continue pas moins, dans les colonies entre le Portugal redevenu indépendant et la Hollande. La Catalogne se révolte aussi et sera soutenue par la France. Cette guerre ne se terminera qu'en 1659, année du Traité des Pyrénées et la France en conservera le Roussillon, ce « pays catalan » au Nord des Pyrénées avec Perpignan et Collioure, devenu célèbre au point de vue touristique depuis la dernière guerre. L'année 1641 voit, sur le front sud, la prise de La Bassée, de Lens et de Bapaume et, sur le front Nord, la prise de Gennep dans le Duché de Clèves. La même année voit la mort du Cardinal Infant Ferdinand qui est remplacé comme gouverneur des Pays-Bas par un noble portugais demeuré fidèle à l'Espagne (il y en eut quelques uns), Don Francisco de Melo.

Richelieu meurt le 4 décembre 1642 et le Roi Louis XIII le suit dans la tombe le 14 mai 1653. Du coup, on respire à Madrid où l'on n'a jamais perdu confiance parce que l'on est toujours persuadé de la supériorité de l'Espagne et de la protection divine dont elle bénéficie. En voilà bien une preuve, les deux grands ennemis de l'Espagne, Richelieu et Louis XIII, sont morts coup sur coup ! Louis XIV n'a même pas cinq ans et sa mère, Anne d'Autriche, la soeur de Philippe IV, assure la régence ce qui va tout arranger. La désillusion suit vraiment aussitôt. Deux jours après la mort de Louis XIII, débute une bataille qui va être décisive au cours de cette guerre. Don Francisco de Melo a décidé d'attaquer Rocroi et tout tourne à l'avantage de la France. Le grand choc se produit le 19 mai et l'armée d'Espagne, pourtant légèrement supérieure, est mise en déroute. Don Francisco de Melo y perd même son bâton de commandement. Cette victoire de Rocroi conduira, peu de temps après, à la prise de Thionville, objectif français désigné dès le début. La ville ne fut prise qu'après un siège très sanglant. Quant à Anne d'Autriche, elle accorde sa confiance à Mazarin qui succède ainsi à Richelieu. La désillusion et la fureur de Philippe IV sont faciles à deviner. Il relève Don Francisco de Melo de son gouvernement et envoie pour le remplacer le Marquis de Castel Rodrigo mais il le double d'un responsable militaire, un aventurier italien (encore une fois) qui est connu sous le nom de Ottavio Piccolomini. Il se révélera très utile.

Les auteurs considèrent que la victoire de Rocroi suivie de la prise de Thionville constitue vraiment le tournant de cette guerre franco-habsbourgeoise. C'est vraiment là que l'on a « cassé les reins » à la puissance militaire espagnole sur terre (pour employer une expression usitée plusieurs fois lors de la dernière guerre). De plus, ce double succès clôture, pour le moment, les opérations militaires à l'est du front sud et, instinctivement, les regards se tournent vers l'ouest de ce front sud, vers la Flandre maritime. Un nom de ville vient déjà à l'esprit.

Le début de l'année 1644 amène le besoin de secouer quelque peu l'alliance franco-hollandaise. Des pourparlers de paix sont déjà ébauchés à Osnabruck et à Munster. La France est représentée à ces pourparlers. Mazarin envoie ces représentants auprès du Stathouder Frédéric-Henri qui est partisan de la poursuite des hostilités contre le parti des bourgeois d'Amsterdam. Mazarin persuade



qu'avant de négocier avec l'Espagne, il faut encore marquer quelques bons avantages sur le terrain pour mettre tous les atouts de son côté. Les Provinces-Unes recevront une nouvelle contribution financière de la France (ce n'est pas la première). Une formule attrayante est choisie. La France fournira une coopération terrestre, les Provinces-Unies fourniront une coopération navale, domaine dans lequel elles sont fortes. Un nouvel arrangement franco-hollandais est conclu en mars 1644 et Gravelines

est désignée comme objectif d'une opération. L'engagement solennel de ne pas négocier séparément est à nouveau affirmé.

Sur mer et principalement dans le Pas-de-Calais, les navires hollandais croisaient plus facilement depuis la victoire navale des Dunes de 1639 mais ils devaient continuer à donner la chasse aux audacieux corsaires de Dunkerque.



## EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 60 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 25 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 60 + 25 of 85 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

## BON MARCHÉ MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 60 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 60 + 25 de frais de port, soit total 85 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.





# De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (x)

Door J. Verleyen

## **MET DE O.86 « GEORGES EDOUARD », DE EENZA-ME REDDER VAN DUINKERKE**

Het geval van dit vaartuig biedt eigenlijk geen vergelijking met de andere. Enerzijds heeft dit vissersvaartuig onder het gezag van een kapitein ter koopvaardij en met een gemengde bemanning van zee-lieden ter koopvaardij en van zeevissers aan de operatie « Dynamo » deel genomen. Anderzijds en alhoewel het uit Dartmouth vertrokken is, heeft dit vaartuig geen deel uitgemaakt van het kleine flot-tielje die te Dartmouth, na drukke onderhandelingen tussen zeevissers en afgevaardigden van de Bel-gische Overheid, samengesteld werd. Gelukkig is Kapitein t.l.o. Maurice COPPIN nog altijd in leven. Hij is nu praktisch 70 jaar oud en sedert het begin van de oorlog is hij woonachtig te Swansea in Engeland. Dank zij de vriendelijke tussenkomst van Kapitein t.l.o. A. DE BOCK, Nautisch Directeur bij het Loodswezen en Voorzitter van de Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de oorlogen 1914-1918 en 1940-1945 en van de Sekre-taris van deze federatie, de Heer R. MACHIELSEN, die wij hier danken, zijn wij in contact getreden met Kapitein Maurice COPPIN. Aan de hand van nog be-staande documenten en foto's heeft hij ons een nauwkeurig verhaal van de gebeurtenissen ge-given, gedeeltelijk schriftelijk en gedeeltelijk per telefoon.

### **Hoe was Kapitein COPPIN te Dartmouth aangeko-men ?**

Kapitein Maurice COPPIN is geboren te Chimay, op 2 januari 1910. Hij heeft in de Zeevaartscholen van Oostende en Antwerpen gestudeerd en ten koste van vele inspanningen heeft hij zijn examens in het Nederlands met succes afgelegd. Nu heeft hij min of meer zijn Vlaams vergeten. In 1939 was hij in dienst van het Rijksloodswezen in de Schelde-mondingen. Er was, wegens de toestand, we-nig werk en anderzijds waren de rederijen aan het zoeken naar marineofficieren. Maurice COPPIN bekwam een verlof zonder wedde en trad in dienst bij een pas opgerichte kleine rederij, de rederij « BELGICA » te Antwerpen. Dit was geen « Congé pour mourir » gelijk voor Victor BILLIET maar dat was toch een verlof om jarenlange en zware ge-varen te trotseren. Op 18 november 1939, in de haven van Helsinghore in Denemarken, trad hij aan boord van de ss « Julia ». Hij was toen 1ste Officier. Op 26 februari 1940, was hij gezagvoerder van het schip.

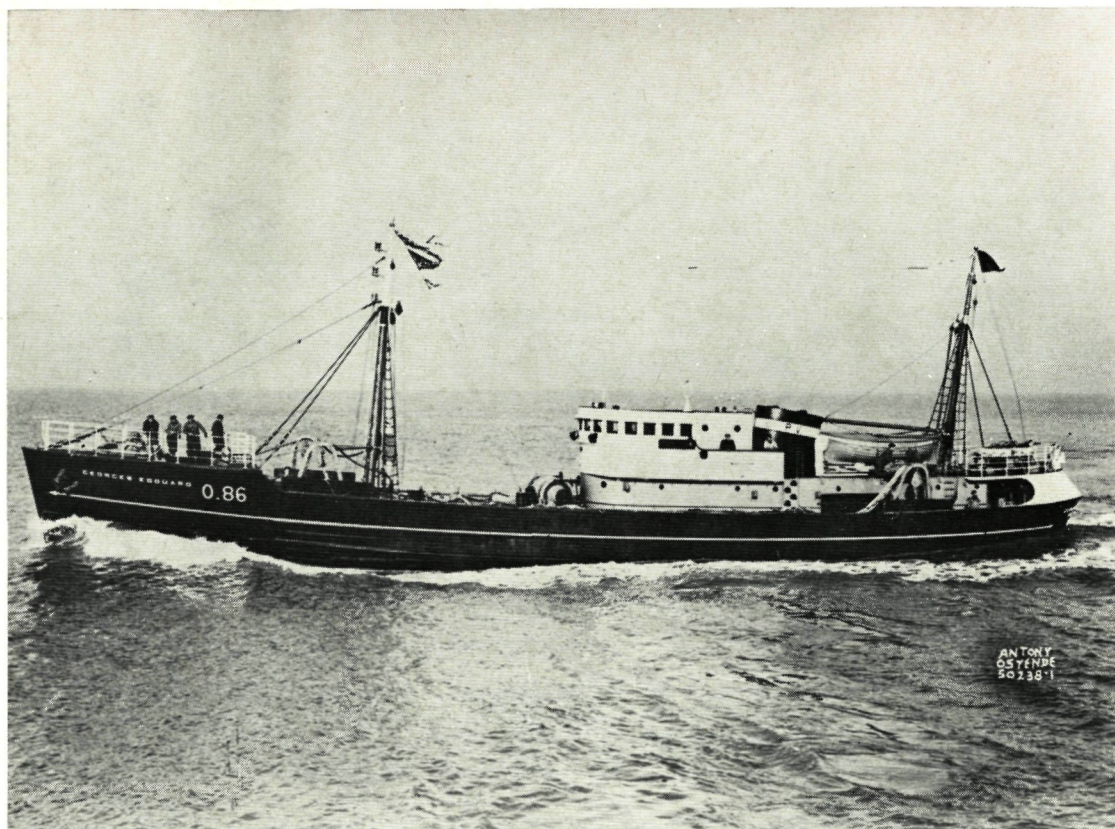
Onze ervaren en betreurde medewerker P.E. SCARCERIAUX heeft ons, in nummer 322 van « Wan-delaer et Sur l'Eau » (januari 1955) de nodige in-lichtingen over de « Julia » gegeven. Dit stoom-schip werd gebouwd in 1907 op de Scheepswerven van « Göteborgs M.V. Aktiebolaget » te Gotheborg in Zweden. Vooraleer de naam « Julia » met de Belgische vlag te ontvangen had hij niet minder dan 5 namen gedragen : zijn geboortenaam « Klippan » en dan vervolgens : « Snöfrid », « Dana », « Hane-ström III » en eindelijk « Teddy ». Volgens de « Of-ficiële Lijst der Belgische Zeeschepen » had de « Julia » een netto-tonnemaat van 365 T., een brutto-tonnemaat van 549 T., een draagvermogen van 730 T. en een machine van 380 H.P. Hij is tot 29 april 1949 onder Belgische Zeevlag gebleven en werd op die datum aan de Griekse reder Bordonis verkocht.

Op 8 mei 1940, verliet de « Julia » Swansea (een stad die een grote rol in het leven van Kapitein COPPIN heeft gespeeld zoals wij zullen zien) met bestemming Antwerpen en met een lading van 639 T. kolen. Gans zijn « Belgische leven » moest hij vooral kolen vervoeren. Op 10 mei is hij door de Royal Navy tegengehouden en tot Portsmouth begeleid. Hij moet daar tot 21 mei blijven en krijgt dan het bevel Dartmouth te bereiken. De 22 mei te 9.45 u. is hij reeds te Dartmouth aangemeerd. Opnieuw moet men wachten.

### **Met de O.86 « Georges Edouard » en niet met de « Julia »...**

« Het was voor mij ondenkbaar dat de Duitse legers « in zo korte tijd zoveel grondgebied zouden ver-overen. Op 31 mei, in de morgen, vernam ik dat « de Britse Admiraliteit vrijwilligers zocht om « troepen vanuit Duinkerke te ontruimen. Ik heb « mijn mannen geraadpleegd en iedereen was ak-« koord om naar Duinkerke als vrijwilliger te gaan. « Ik ben onmiddellijk naar het Belgisch Konsulaat « gegaan. Wij waren echter niet ver van het Kon-sulaat gemeerd. Op uw vraag, moet ik bevestigen « dat ik geen vergadering tussen vissers en afge-« vaardigden van de Belgische Ambassade te Lon-den heb bijgewoond. Ik heb geruchten gehoord « over deze vergadering, over de vissers en over « het Marine Korps te Dartmouth maar niets meer. « Met de Konsul ben ik naar de plaatselijke admiral-i-« teit gegaan. Ik moet laten opmerken dat ik zin-nens was met de « Julia » naar Duinkerke te « gaan. De Admiraliteit vond dat gevaarlijk daar





De O.86 « Georges Edouard »

Foto Antony Oostende, met toelating.

« mijn schip geladen was en anderzijds niet gede-  
« magnetiseerd was. De raad werd mij gegeven  
« een houten vaartuig te kiezen tussen de talrijke  
« Belgische vissersvaartuigen die te Dartmouth ge-  
« meerd waren. Dit was zeker de stem van de wijs-  
« heid. Maar er lag te Dartmouth een motortreiler  
« de O.86 « Georges Edouard » en dit vaartuig was  
« voor mij werkelijk betoverend, wegens zijn tonne-  
« maat en zijn snelheid. Mijn inzicht was zo vlug mo-  
« gelijk te gaan en zoveel mogelijk mensen tegelijk  
« op te ruimen. Ik besloot dus met dit vaartuig naar  
« Duinkerke te gaan ondanks de risico's. Gans de  
« bemanning van de « Julia » kwam mee op uitzon-  
« dering van de kok die werd aangeduid om aan  
« boord te blijven. Iemand moest aan boord van de  
« Julia » blijven. Een machinist van de O.86 heeft  
« mij ook vergezeld.

De O.86 « Georges Edouard » was een motortreiler  
van 216,75 B.T. en 69,46 N.T. Hij werd gebouwd  
op de scheepswerven van Boel te Temse in 1938  
en was eigendom van de rederij « Pêcheries à  
Vapeur ». Hij was uitgerust met een motor Carels  
van 600 H.P., met ultra sonore dieptemeter en tele-  
foon. Dit vaartuig had een susterschip, de O.119  
« Celtic » van de Rederij Brunet en Cie. Kort vóór  
de oorlog werd dit vaartuig in Finland verkocht.

Op te merken valt dat op grond van de documenta-  
tie van het Bestuur van het Zeewezen en van de  
Binnenvaart, vier zeevissers hebben vergezeld. Het  
waren buiten MARES Maurice, motorist a/b van

de O.86, de matrozen DESWAEF Gérard van de  
O.88 « John » (bijl. 1) en LUCA Prosper en VINCKE  
Georges van de O.87 « Gaby » (bijl. 2).

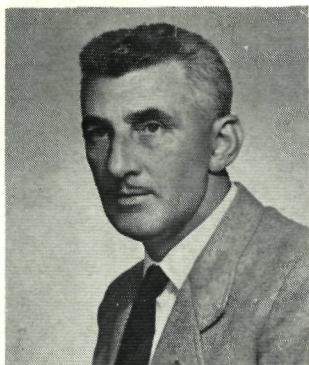
#### Alléén naar Duinkerke...

Kapitein Maurice COPPIN gaat verder : « Nog de  
« zelfde 31 mei zijn wij uit Dartmouth vertrokken  
« en op 1 juni te 1 uur p.m. kwamen wij te Dover  
« aan. Enkele uren later verlaten wij Dover. Wij  
« maakten deel uit van een konvooi onder het gezag  
« van een officier van de Marine Nationale die aan  
« boord was van een Frans vissersvaartuig. Maar  
« dit konvooi vaarde zo traag, zo traag, dat ik be-  
« sloot het konvooi te verlaten en alléén naar Duin-  
« kerke te gaan. Met onze motor van 600 H.P. op  
« volle toeren waren wij reeds te 11 uur p.m. in de  
« rede van Duinkerke aangekomen ».

Laten wij hier opmerken dat, op grond van de tot  
nu toe ingewonnen inlichtingen, de O.86 de eerste  
Belg te Duinkerke is geweest.

« De visibiliteit was heel slecht en dit wegens de  
« rook van de brandende petroleumtanks. Er waren  
« ook geen lichtboeien meer en een groot aantal  
« wrakken belemmerden de manoeuvres. Na ver-  
« schillende incidenten en na het vermijden van  
« meer dan een aanvaring kwamen wij aan een  
« kade om te meren. « Onder een hevige beschieting  
« van de Duitse artillerie, hebben wij ongeveer 560  
« Franse soldaten ingescheept. Bij het onmiddellijk





Kapitein  
Maurice COPPIN  
kort na de oorlog tij-  
dens een tussenlanding  
te Casablanca.

« verlaten van Duinkerke, ben ik door Franse officie-  
« ren gewaarschuwd dat de Duitsers vele magneti-  
« sche mijnen in de gewone vaartroute hadden ge-  
« gooid en dat het zeer gevaarlijk was voor een  
« stalen en niet gedemagnetiseerd schip. Ik besloot  
« onmiddellijk buiten de gewone route te varen.  
« Op 3 u. a.m. kwam ik vast op een zandbank met  
« ongeveer 15 voeten water. Een uur later, dus rond  
« 4 u. a.m. bemerkte ik een raderboot die vanuit  
« Duinkerke kwam. Ik dacht onmiddellijk dat een  
« raderboot een minieme diepgang had en dat het  
« hem mogelijk was bij ons op de zandbank te ko-  
« men. Ik heb deze boot per seinen geroepen en  
« hij is gekomen langs zij onze O.86 om onze solda-  
« ten in te schepen. Het was hoog tijd want het be-  
« gon te klaren en het was zeer gevaarlijk de aan-  
« dacht van de Duitse vliegers aan te trekken met  
« een schip volgeladen met soldaten en vast op een  
« zandbank. Na het vertrek van de soldaten gaf ik  
« aan de bemanning het formeel bevel binnen en  
« onder te blijven en niet op dek te lopen. Mochten  
« Duitse vliegers ons merken, had de gestrande  
« O.86 het aspect van een verlaten wrak. Rond 7 u.  
« a.m. met de eb kwamen wij opnieuw vlot en ik  
« besloot onmiddellijk naar Duinkerke terug te gaan.  
« Rond 8.30 u. a.m. waren wij opnieuw in de haven-  
« geul van Duinkerke. Ik bemerkte onmiddellijk dat  
« op de grote Noorderlijke havendam een groot  
« aantal Britse soldaten stonden te wachten om in  
« te schepen. Ik heb getracht aan deze havendam  
« aan te meren doch ik werd ervan belet door de  
« aanval van Duitse vliegtuigen. Bij deze aanval ver-  
« spreidden echter de soldaten zich onmiddellijk.  
« Ik ben dan verder binnengevaren (in zig-zag om  
« de bommen te vermijden) en ik ben dan aan een  
« kade aangemeerd ».

Kapitein Maurice COPPIN heeft ons twee plaatsen  
op het plannetje van de haven van Duinkerke aan-  
geduid. De eerste is zeker de Noord Haven dam. De  
tweede is waarschijnlijk de « Quai des Moniteurs »  
waar nu gewoonlijk de sleepboten van de « Port  
autonome de Dunkerque » aanmeren.

« Gans de dag (het was dus 1 juni) werd de haven  
« hevig door de Duitse artillerie beschoten. Het  
« schieten was zonder twijfel geregeld om de kaden  
« te beschadigen want al de obussen vielen op  
« ongeveer 50 m. van de kade. Enkele soldaten die  
« zich bevonden aan boord van een schip langs zij  
« ons gemeerd werden also gedood. 's Avonds en  
« altijd onder het vuur hebben wij ca. 450 soldaten  
« (waaronder 2 Belgen) ingescheept. Wij hebben ook  
« 8 Britse matrozen die hun schip te Duinkerke had-  
« den verloren ingescheept.

« De 2 juni, rond 7 u. a.m. waren wij terug te Dover  
« en de troepen werden aan wal gebracht. De  
« Admiraliteit gaf mij bevel te wachten en 's an-  
« derendaags kwam het bevel naar Dartmouth terug  
« te varen met 21 Belgische matrozen van de sleep-  
« boten van de Cie Letzer die te Duinkerke werden  
« verloren (bijl. 3). Gedurende deze dagen zonder  
« een ogenblik rust en altijd midden het gevaar  
« heeft mijn bemanning zich prachtig gedragen. Ik  
« kan niets beter doen dan hulde brengen aan haar  
« inspanning van vaderlandsliefde. Ik heb deze  
« feiten onmiddellijk ter kennis gebracht van de  
« Belgische Ambassade te Londen.

### De beloningen...

Tot nu toe hebben wij gezien dat, in het algemeen,  
de beloningen niet zo vlug zijn gekomen en niet zo  
talrijk zijn geweest. In dit opzicht werd Kapitein  
COPPIN misschien beter behandeld. Onmiddellijk na  
zijn terugkomst te Dartmouth werd hij door Com-  
mandant Ad. ASPESLAGH van de Rijksmarine tot  
bij Commander R.N. CUNLIFFE, Hoofd van de  
« Royal Naval College » begeleid. Daar ontving hij  
het bewijs van de waardering en van de dankbaar-  
heid van de Britse Overheid met de verzekering  
dat de Britse Admiraliteit op de hoogte van deze  
daden zou gesteld worden.

Onder datum van 16 juli 1940, schrijft Minister van  
Kolonien Albert DE VLEESCHAUWER, die reeds te  
Londen aangekomen was een tweetalige huldebrieven  
aan Kapitein COPPIN.

Bij beslissing van de Belgische Regering werd op  
21 juli 1941 het Oorlogskruis 1940 aan machinist  
GOES Victor van de « Julia » en aan matroos LUCA  
Prosper van de O.87 « Gaby » uitgereikt met vol-  
gend citaat :

« Zijn uit eigen beweging scheep gegaan om deel  
« te nemen aan de evacuatie van Duinkerke en heb-  
« ben met een grenzeloze zelfopoffering, in buiten-  
« gewoon gevaarlijke omstandigheden, meegewerkt  
« aan de redding van ongeveer 1800 militairen. Hun  
« moed en hun heldhaftigheid zijn een bewon-  
« derenswaardig voorbeeld voor allen ».

Bij beslissing van de Belgische Regering werd op  
30 juli 1941 het Oorlogskruis 1940 aan Kapitein  
Maurice COPPIN uitgereikt met volgend citaat :

« Kapitein ter lange omvaart, heeft uit eigen bewe-  
« ging in juni 1940, het bevel genomen over een  
« trawler en, met de hulp eener bemanning be-  
« staande uit 10 koppen, is hij erin geslaagd onder  
« een onophoudend bombardement, 1007 geallieerde  
« strijdkrachten over te brengen van Duinkerke naar  
« Engeland in den loop van twee achtereenvolgende  
« reizen. Gedurende deze overvaarten heeft hij een  
« merkwaardig bewijs geleverd van moed en zee-  
« manschap ».

Terzelfdertijd werd aan Kapitein COPPIN, machinist  
GOES en matroos LUCA de « Medal of the British  
Empire » uitgereikt. Sir A.F. AVELING, Britse Chargé  
d'Affaires (Engelse benaming) bij de Belgische Re-  
gering in ballingschap heeft, bij deze gelegenheid  
hulde gebracht aan onze zeelieden ter koopvaardij  
en ter zeevisserij.

Bij besluit van de Minister van Verkeerswezen van  
21 juli 1941 werden de volgende namen in het  
« Guldenboek van het Zeewezen » ingeschreven :





Kapitein Maurice COPPIN bij zijn laatste reis als gezagvoerder van de « Esso Liège »

322 COPPIN Maurice - Kapitein  
 323 NILSON Georges - Second  
 324 VANAEL Louis - 1ste machinist  
 325 VAN DRIESCHE Jozef - 2de machinist  
 326 MARESE Maurice - 3de machinist  
 327 ANTHONIS Pieter - matroos  
 328 BUSTO Fernando José (Spanjaard) - matroos  
 329 GOES Victor - machinist  
 330 DESWAEF Gérard - matroos  
 331 VINCKE Georges - matroos

met de citatie :

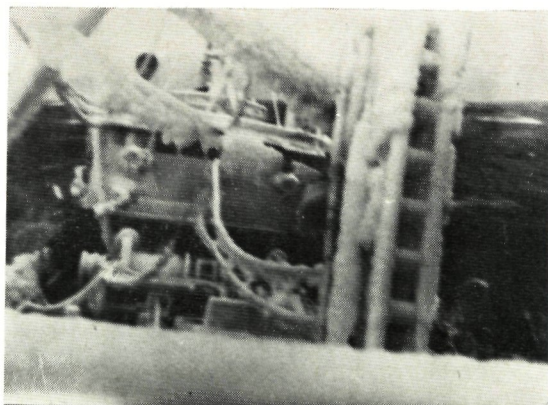
« Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk « medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en « door hun besloten daad talrijke geallieerde solda- « ten gered ».

Laten wij eindelijk opmerken dat een hulde plechtigheid eveneens te Swansea plaats greep. De plaatselijke kranten spreken ter dezer gelegenheid van « Captain COPPIN, well-known in West-Wales » en van « his English fiancee (Engelse benaming) Miss Iris DULSON ». De lezer zal nu begrijpen waarom Kapitein COPPIN sedertdien te Swansea woonachtig is. « En tout cherchez la femme » zegt een oude Franse leuze en wij mogen bijvoegen dat, bijna 40 jaren later, Kapitein COPPIN nog altijd tevreden is met deze toestand.

#### Het einde van de O.86 « Georges Edouard »...

Terwijl men, in juli 1941 aan het vieren was van de deelneming van de O.86 « Georges Edouard » aan de ontruiming van Duinkerke, was dit prachtige vaartuig sedert reeds vijf maanden een tragische wrak op de zuidkust van IJsland.

In het artikel gewijd aan de O.88 « John » (Neptunus 79/80 nr 4), hebben wij gezegd dat dit vaartuig die vroeger vanuit Milford Haven had gevaren bij zijn eerste reis vanuit Fleetwood verging en dit bij stranding op IJsland op 13 februari 1941. Wij hebben ook gezegd dat vijf bemanningsleden het leven verloren in afschuwelijke omstandigheden. Kapitein Robert RYCX heeft ons verteld :



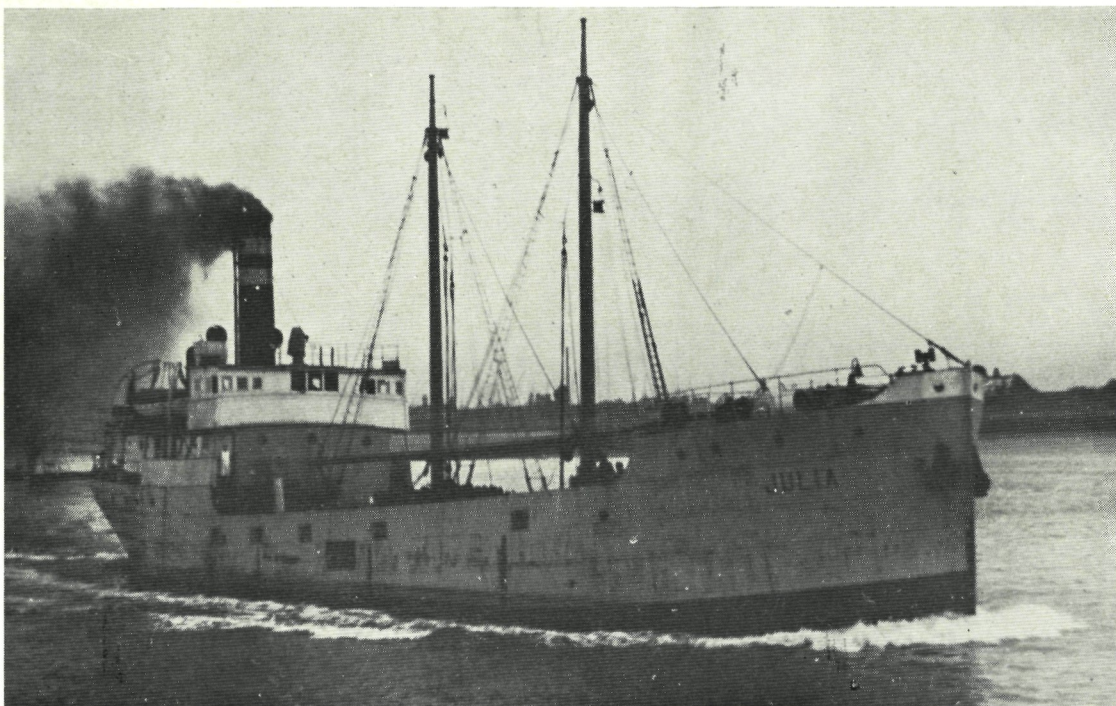
Wrak van de O.86 « Georges Edouard » op de Zuidelijke kust van IJsland onder een lijfwade van ijs.

« Ondertussen, was er van de Rederij « Pécheries « à Vapeur » ook een schip naar Fleetwood gekomen, de O.86 « Georges Edouard » met als schipper Frans HALLEMEERSCH. Bij zijn eerste reis « op IJsland liep hij vast op het lage land. Het « schip was verloren en de bemanning in een vreselijke toestand gebracht. Twee mannen zijn verdronken en twee anderen zijn van ontbering omgekomen. Het moet verschrikkelijk zijn wat die mensen daar hebben meegemaakt. Toen zij zagen « dat het schip verloren was zijn zij aan land gegaan « en in een huisje terecht gekomen zoals je er dan « ginder veel ziet met voedsel en kleding voor « schipbreukelingen. Het noodlot wilde dat er enkele « dagen tevoren ook een schipbreuk was geweest « zodat er niets meer aanwezig was in dat huisje. « Er werd besloten verder landinwaarts te trekken « om hulp te zoeken. Toen dit geen onmiddellijke « resultaten opleverde besloten zij zich te splitsen « in twee groepen : één onder de leiding van de « kapitein en een ander met de stuurman. Het is « in de groep van de stuurman dat het eerste slachtoffer is gevallen. Cyriel COULIER was zijn naam. « De man kon niet meer verder. Hij maakte een gat « in het ijs, verborg er zijn hoofd in en is zo gestorven van kou en ontbering. De anderen konden « niets anders dan hem achterlaten. De twee groepen ontmoetten elkaar bij een boerderij. Op enkele meters van de boerderij heeft de kapitein « ook een man moeten achterlaten. Het was Raymond DEDRIE. Hij werd dadelijk door de bewoners gehaald maar was reeds overleden. De ontberingen die deze mensen hebben doorstaan « grenzen aan het ongelooflijke. Wanneer je deze « mensen hoorde vertellen kreeg je de rillingen op « je lijf. De meesten hebben er ook iets van overgehouden hetzij bevroren handen of voeten of ongeneeslijke bronchitis... »

Bij ministerieel besluit van 18 september 1942 werden de volgende namen in het « Guldenboek van het Zeewezen » ingeschreven :

355 HALLEMEERSCH Frans - schipper  
 356 GONSALES Georges - stuurman  
 357 GOETGHEBEUR Jules - 1ste motorist  
 358 MARES Maurice - 2de motorist  
 359 JANSSEN Charles - kok  
 360 DELANGHE Emile - matroos  
 361 BAUWEN Victor - matroos  
 ten posthume titel





s.s. « Julia »

Rederij BELGICA Antwerpen

362 DEDRIE Raymond - 3de motorist  
 363 COULIER Cyriel - matroos  
 364 DEBROCK Gerard - matroos  
 365 ROUZEE Gustaaf - matroos  
 366 CAULLET Theodoor - licht matroos

Men bemerkt dus dat er wel vijf slachtoffers zijn te betreuren en dat de motorist MARES of MARESE die te Duinkerke was geweest nog aan boord stond. De lezer heeft zeker reeds opgemerkt dat de schrijfwijze van de namen en voornamen in het « Guldenboek van het Zeewezen » soms verandert.

#### Wat gebeurde daarna met de « Julia » en Kapitein COPPIN...

Vanuit Dartmouth begaf zich de « Julia » naar Brest om zijn lading kolen te lossen. Hij verbleef daar van 8 tot 18 juni, dag vóór de ontruiming van de haven. Hij kwam te Swansea terug. Daarna begon een lang tijdperk van kustvaart rondom de Britse Eilanden, meestal met kolen aan boord. De « Julia » kwam toch dikwijls te Swansea die min of meer zijn oorlogsthuis was. Hij is werkelijk een « lucky ship » geweest en hij heeft al de gevaren getrotseerd (mijnen, vliegtuigen, onderzeers en « E. Boats ». Gedurende negen maanden heeft Kapitein COPPIN zijn « Julia » verlaten om het gezag over de « Belgian Fisherman » te voeren en alzo gedurende zeven maanden dienst te doen tussen Engeland en Noord Afrika. Kapitein COPPIN heeft zijn zeemansboekje zorgvuldig bewaard waaruit blijkt dat hij op 12 oktober 1942 afgemonsterd werd van de « Julia » om dezelfde dag aan boord van de « Belgian Fisherman » aangemonsterd te worden. Op 26 juli 1943 werd hij aan boord van de « Belgian Fisherman » afgemonsterd en de volgende dag werd hij opnieuw aan boord van de

« Julia » aangemonsterd. Van 9 december 1943 tot 2 maart 1944 was hij met verlof wegens ziekte.

Hij kwam aan boord van de « Julia » juist terug om aangeworven te zijn « aan bijzondere voorwaarden voor dienst in verband met de bevrijding van Europa ». Hij kreeg voor deze gelegenheid een bijzondere « Card » met een nummer en voor Kapitein COPPIN was dit nummer 1. Vanaf de eerste uren van de ontschepping in Normandië (sector OMAHA) tot 13 juni heeft de « Julia » onophoudend tussen Engeland en de stranden van Normandië gevaren om springstoffen en benzinebussen aan te brengen. Vooral gedurende de eerste uren, onder de zware Duitse beschieting was dit een uiterst gevaarlijke karwei. Opnieuw is de « Julia » een « lucky ship » geweest. De heer R. MACHIELSEN, de huidige Sekretaris van de Verbodering der Belgische Zee- lieden ter Koopvaardij 1914-18 en 1940-45 was aan boord. Er was ook een « mascotte » aan boord, de hond van Kapitein COPPIN « Miraut ». Dit brave beestje is misschien het meest verdienstelijk lid van de bemanning geweest. Hij was zo bang bij de ontploffingen! Kapitein COPPIN bewaart nog zorgvuldig een papiertje waarop de Tweede Luitenant van het Leger der Verenigde Staten John P. MAHONAY van het 517 de Port Bataljon, die aan boord was met een afdeling soldaten om de lading te lossen, enkele woorden van dankbaarheid bij het afscheid heeft neergepend.

De « Julia » heeft daarna met de « gewoonlijke » oorlogsriscio's gevaren. Van 22 december 1944 tot 24 januari 1945 heeft Kapitein COPPIN eindelijk een ontspanningsverlof gekregen. Op 16 juni 1945 kwam eindelijk de « Julia » te Antwerpen. Kapitein COPPIN heeft nog met dit vaartuig gevaren tot 18 december 1947. Later heeft hij op andere Belgische schepen en eindelijk op de « Esso Liège » het gezag gevoerd.



AMÉASSADE DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES COLONIES,  
Cabinet du Ministre.

*A Monsieur J. Coppin  
Capitaine du S.S. Julia.*

Monsieur,

Mijnheer,

Dans les premiers jours du mois de juin, vous vous êtes mis volontairement à la disposition de l'Amirauté britannique, en vue de coopérer au sauvetage des troupes alliées qui se trouvaient encore sur le littoral belge ou français.

Begin Juni hebt gij U vrijwillig ter beschikking gesteld van de Britsche Admiraliteit om Uwe medewerking te verleen tot de redding der verbonden legers, die zich toen nog aan de Belgische en Fransche kust bevonden.

Mû par des sentiments de patriotisme et de solidarité, vous vous êtes engagé à accomplir cette dangereuse mission.

't Is uit vaderlandsliefde en in een waren geest van solidariteit dat gij U ertoe verbondt zulk een gevaarlijke onderneming te aanvaarden.

Soumis à d'intenses bombardements terrestres et aériens, vous avez réussi, au péril de votre vie, à sauver de la base de Dunkerque plus de mille hommes de troupes amies.

Onder hevige bombardement van veldgeschut en uit de lucht zijt gij er in geslaagd, op gevaar van Uw leven, meer dan duizend manschappen der verbonden legers uit Duinkerken te redden.

Je tiens à vous adresser mes vives félicitations pour le courage avec lequel vous avez participé à ces glorieuses opérations.

Ik houd er aan U van harte geluk te wenschen voor den moed waarmee gij aan deze roemrijke krijgsverrichting hebt deelgenomen.

La Patrie reconnaissante est fière de vous !

Het dankbare Vaderland is fier op U !

LE MINISTRE DES COLONIES,

De MINISTER van KOLONIËN,

*A. Fleeschman*

Londres, le 16 juillet 1940.

Londen, den 16den Juli 1940.



**BELGIAN MINISTRY OF COMMUNICATIONS**  
**MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN — MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS**

---

Rank : MASTER.

Surname : COPPIN

Chr. Name : MAURICE H.J.

Bearer of :

British National Registration : №                     

Aliens Registration : № 103.37.27 / Swansea

Belgian Seaman's Book : № 1284

Zeeman's Boek

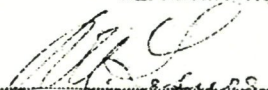
Carnet de Marin

is a Merchant Seaman engaged on special conditions for service  
in the liberation of Europe.

is een zeeman der koopvaardij, aangeworven aan bijzondere voor-  
waarden voor dienst in verband met de bevrijding van Europa.

est un marin de la Marine Marchande sous engagement spécial  
pour service en vue de la Libération de l'Europe.

**THE BELGIAN GOVERNMENT**  
**REPRESENTATIVE:**

  
\_\_\_\_\_

« Card » van « zeeman der koopvaardij aangeworven aan bij-  
zondere voorwaarden voor dienst in verband met de be-  
vrijding van Europa » met de handtekening van de Heer  
R. LESURE, Directeur van de « Marineregie » te Londen.



13 June 1944

To whom it may concern -

Two hatch coverings were not enough to house 64 men - through the good will of the Captain of the Julia Mawira Coppin we were able to secure a cover for the third hatch.

I want to take this opportunity to thank the whole crew of the S.S. Julia for the wonderful treatment we have received since we have been aboard.

John P Mahoney  
2nd Lt U.S.A.  
517 Port Bn

Afscheidsbriefje van  
Sec. Lt. John P. MAHONAY  
U.S. Army



« Miraut » mascotte van de « Julia » bij de ontschepping in Normandië - Foto genomen achter het huis van zijn meester te Swansea. Het hondje overleed in 1947.

Wij danken hartelijk Kapitein COPPIN voor zijn vriendelijkheid, zijn nauwkeurige inlichtingen en de originele foto's en documenten. Hij wenste een foto van de O.86 « Georges Edouard » te bekomen en hij heeft dat gekregen. Bij het ontvangen heeft hij verklaard : « Dit was werkelijk een prachtige eenheid, een snel en zeevaardig schip, een echte jacht. Ik zou graag heel de oorlog met dit vaartuig meegemaakt hebben ».

BIJLAGE 1 :

Motortreiler O.88 « John »  
197,34 B.T.-Temse 1936-500 H.P.  
Rederij « Pêcheries à Vapeur »  
Oorlogsthuis haven Fleetwood  
Nooit opgeëist door Royal Navy

BIJLAGE 2 :

Motortreiler O.87 « Gaby »  
130,57 B.T.-Temse 1930-240 H.P.  
Rederij « Pêcheries à Vapeur »  
Oorlogsthuis haven Fleetwood  
Nooit opgeëist door Royal Navy  
Enige vaartuig ter beschikking van de rederij gebleven.

BIJLAGE 3 :

Belgische sleepboten te Duinkerke

Op 20 mei 1940, werden enkele Antwerpse sleep-



boten door de Franse Marine Nationale te Duinkerke opgeëist. Dag en nacht, onder de bommen, hebben zij bijstand geleverd.

De « THAMES » (Kapitein SCHUDDINGS Lieven) vertrok op 24 mei naar Saint Malo om een gestrand schip te redden en kwam daarna terug naar Duinkerke. Op 29 mei, werd het schip door een bom op voordek getroffen en moest verlaten worden.

De « MAX » (Kapitein JOUKES August) en de « VULCAIN » (Kapitein DEPAUW E.) werden, op 29 mei, door brandbommen getroffen. Ondanks dapper pogingen om te blussen, werden zij vernield. De « ELBE » (Kapitein LUSYNE Julien) werd, op 2 juni, door een bom getroffen en moest verlaten worden.

Op de 2de juni, heeft de overlevende, de grote sleepboot « GOLIATH » de bemanningsleden van de vernielde sleepboten in Engeland overgebracht. Na de oorlog, hebben de Belgische sleepboten van Duinkerke het Frans Oorlogskruis 39/45, met bronzen ster, ontvangen. De citatie aan de dagorde van de Marine Nationale zegt dat iedereen aan boord moedig en koelbloedig is gebleven.

#### OPMERKING :

In verband met onze mededeling over de O.88 « John » (Neptunus 1979/80 nr 4), laat onze trouwe lezer en ervaren navorsers C. DECLERCQ uit De Panne ons weten :

« De M.T. « Thorshavet » werd op 3 november 1942, « te 06.30 u. (Duitse tijd), door de U-106, in het « kwadraat 8631 (1216 N, 6406 W), varende in het « konvooi TAG-18 (Trinidad-Aruba-Guantanamo), ge- « torpedeerd en is gezonken ».

Een hartelijk dank aan de heer C. DECLERCQ die ons reeds heeft geholpen. Wij stellen graag vast dat onze betreunde P.E. SCARCERIAUX opvolgers heeft.

De heer Ryckx, laat ons zeer terecht opmerken dat hij geen voorzitter is van de Raad van Beheer van de Vrije Visserijschool Pastoor Pype, maar wel degelijk voorzitter van de oudleerlingen van deze school en het in deze laatste hoedanigheid is dat hij ieder jaar deelneemt aan de uitreiking der prijzen.

#### IN MEMORIAM...

De Heisterse vissers in het algemeen en de oorlogsvissers 40/45 in het bijzonder hebben een groot beschermer verloren. Op 1 januari 1980 overleed te Duinbergen Notaris Jonckheere Jan-Baptist de GHELDERE JOOS. Tot driemaal toe hadden wij hem in deze artikels hulde gebracht (Neptunus 78/79 nr 1 en 79/80 nr 2 en nr 3). Hij was geboren te Heist-aan-zee op 24 juni 1912. Tijdens de oorlog was hij Reserve Officier, Weerstander en Politieke Gevangene gedurende meer dan drie jaren. Na de oorlog werden hem de functies van Voorzitter van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen en van Burgemeester van Heist-aan-zee toevertrouwd en hij was drager van de eretitels van deze ambten. Bovendien talrijke hoge burgerlijke onderscheidingen, was hij drager van het Kruis van Ridder in de Leopold II Orde met Palm, van het Oorlogskruis 1940-1945, van het Kruis van Politieke Gevangene met vier sterren, van de Herinneringsmedaille met twee sabels en van de Weerstandmedaille. Hij heeft nooit iets verwaarloosd om aan zijn dierbare vissers hulde te brengen. Hij heeft hen op het « Vissershuldeplein » een standbeeld laten oprichten. Aan degene die te Duinkerke zijn geweest heeft hij het Franse Oorlogskruis 39/45 en het Belgische Zee-ereteken 40/45 laten bekomen. Hij heeft hulde laten brengen aan Jozef DHOORE de held van de « Emeraude ». Ieder jaar heeft hij de Zeemacht aan de Vlootparade van de Plechtige Zeewijding aangeboden en alzo onze Marine bij de talrijke Belgische en vreemde badgasten laten kennen. Telkens een Zeebrugs vaartuig met Heisterse bemanning verloren ging heeft hij op de muren van zijn lieve « badstad » affiches laten aanplakken met verzoek God te bidden voor hun zielen en voor de beproefde familieleden. Op zijn beurt, verdient hij nu onze gebeden !





# PIRATES ET TRAFIQUANTS S'EN DONNENT A COEUR JOIE EN MEDITERRANEE

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Le cargo cypriot « Betty », transportant un chargement de bois de charpente, de fer et de coton d'une valeur de 9 millions de dollars, quitta le port de Rijeka (Yougoslavie) en Août dernier à destination de la Jordanie et de l'Arabie Séoudite. Un voyage qui, normalement, eut dû se dérouler sans incident. Le « Betty » n'était plus de toute première jeunesse mais il tenait bien la mer et semblait avoir encore de beaux jours devant lui.

Quatre jour après son départ, son capitaine avisa son armateur qu'il avait des ennuis de machine. L'armateur en question n'entendit plus jamais parler de son navire. Un drame en mer, sans doute !

Deux mois plus tard, un cargo mystérieux, dénommé « Five Star » fit son entrée dans le port de Beirouth. Les autorités libanaises, soupçonneuses, ordonnèrent la saisie du navire, mais, avant que la mesure ait pu être mise à exécution, le « Five Star » avait repris le large.

Le « Five Star », en fait, n'était autre que la « Betty » et il fut saisi, fin Octobre, au Pirée, arborant pavillon espagnol et portant un autre nom encore, l'« Ares ». Schéma assez « tordu » en définitive, mais qui n'est pas unique en son genre. L'odyssée du « Betty » aurait plutôt tendance à faire des petits, car elle ne constitue qu'un épisode du trafic dont la Méditerranée est redevenue le théâtre.

L'itinéraire du « Betty », dit « Five Star », dit « Ares »





Rien qu'au large du Liban, plus de cinquante navires ont « disparu » au cours de ces deux dernières années, ce qui vaut à cette zone l'appellation de « nouveau Triangle des Bermudes ». Pour les armateurs et les compagnies d'assurance, ces disparitions représentent des pertes de l'ordre de 150 millions de dollars. Selon les experts, la majorité de ces navires fantômes terminent leur voyage dans les ports du Nord-Liban, tenus par les Chrétiens, mais le gouvernement libanais semble incapable de maîtriser la situation. Ces trafiquants font ce qu'ils veulent, reconnaît-on à Beirouth, personne n'est en mesure de les contrôler !

#### LA MAFFIA DES GRECS

A en croire les autorités maritimes, ce trafic est le fait de quelques riches armateurs grecs. Ils achètent des cargos fatigués, de la cuvée 1950, signent des contrats d'affrètement pour le transport de marchandises payées et assurées, vendent celles-ci en transit avec gros bénéfice... et changent le nom et l'enregistrement des navires. Ceux-ci font alors un crochet par Beyrouth où les marchandises volées sont livrées à leurs nouveaux propriétaires, des hommes d'affaires libanais et syriens. Les cargos sont ensuite sabordés en mer, mis à la ferraille ou chargés de haschich à destination de l'Europe occidentale. Les acheteurs initiaux des marchandises ne sont même pas lésés ; ils se font dédommager par leurs compagnies d'assurance. La combine en or massif !

Les autorités libanaises sont impuissantes devant cet état de choses. Au plus fort de la guerre civile, alors que le port de Beirouth se trouvait jour et nuit sous le feu des Musulmans « progressistes », les milices chrétiens aménagèrent toute une série de ports de fortune dans les criques, s'échelonnant le long de la côte nord pour y faciliter le déchargement des armes et munitions qui leur arrivaient par la mer. Elles sont tellement nombreuses qu'il est impossible de les surveiller toutes en permanence. D'autant plus que la police maritime n'arrive même pas à contrôler tous les navires faisant relâche dans les ports légaux du pays.

Le gouvernement est, paraît-il, décidé à faire quelque chose pour remédier à la situation, mais on ne voit pas très bien comment il pourrait s'y prendre vu la multiplicité des tâches essentielles qu'il doit mener à bien pour redonner vie au pays. En attendant, le Liban restera le paradis des fraudeurs et des trafiquants.

Voilà pour l'est de la Méditerranée. L'Ouest, aussi à ses problèmes, qui ont moins d'excuses. Ici, il ne s'agit pas seulement de trafics ; il y a aussi la piraterie.

#### UN AUTRE TRIANGLE MAUDIT

Vingt-trois Juillet 1979, le « Katouka », un deck-cruiser appartenant à M. Jean Severino quitte le port de Cannes. Il met le cap sur la marine de Sant Ambroggio, petit port corse proche d'Alajola. On ne le reverra jamais. Or, son propriétaire est un homme en pleine santé, marin accompli. L'embarcation est en bon état, et la météo, au moment considéré, est excellente : mer calme, vents nuls, visibilité parfaite.

Alors qu'est devenu le « Katouka » ? Aussi invraisemblable que cela puisse paraître, l'hypothèse la plus probable est celle d'un abordage par des pirates.

Depuis la disparition des barbaresques qui, jusqu'au dix-neuvième siècle, s'embarquaient à Alger pour semer la terreur entre le Bosphore et Gibraltar, on croyait cette engeance à jamais éteinte.

Plus aucun ouvrage de droit maritime ne cite la définition légale du pirate : « Celui qui, à la mer, s'empare pour son compte de personnes et de biens et se livre à des actes de guerre sans autorisation en bonne et due forme d'une puissance reconnue » (en l'occurrence la lettre de course ou commission de guerre dont la possession fait du pirate un corsaire) et nul ouvrage de conseils aux navigateurs ne prévoit ce genre de « fortune de mer ».

Et pourtant !

Les yachts de milliardaires : les proies rêvées pour les pirates et les trafiquants.





Il faut aujourd'hui se rendre à l'évidence : après la mer des Caraïbes où pullulent de nouveau les émules des frères Lafitte, la Méditerranée est en proie à la fièvre rétro de la piraterie. Et la question se pose désormais pour les dizaines de milliers de plaisanciers de toutes nationalités qui courent, voiles au vent, après le soleil méditerranéen : risquent-on de subir, entre Europe et Afrique, le sort que les pirates thaïlandais font aux « boat people » dans le sud de la mer de Chine ?

La réponse, incroyable, est dans les chiffres :

Pour les seuls six premiers mois de 1979, cinquante-sept navires ont disparu en Méditerranée occidentale sans laisser la moindre trace, sans que le moindre naufrage, la moindre épave puisse permettre de fonder l'hypothèse d'un naufrage, d'un incendie à bord ou de tout autre accident. Cinquante-sept disparitions « corps et biens » en six mois sur la moitié d'une mer qui, avec deux millions cinq cent mille kilomètres carrés, est la plus petite mer ouverte de la planète, c'est tout de même beaucoup !

Ici aussi on a parlé d'un frère européen du fameux triangle maudit des Bermudes. Cela en fait deux pour la seule Méditerranée, c'est aussi beaucoup. Pour les services des douanes des pays concernés, l'explication est beaucoup plus simple. A l'origine de la quasi-totalité des disparitions inexplicables de bateaux : le trafic d'armes, d'alcool, de cigarettes et de drogues.

Ces trafics entraînent une double piraterie.

D'une part, des bandes organisées sillonnent la Méditerranée à la poursuite d'embarcations chargées de marchandises illicites qu'elles pourront voler sans aucun risque puisque l'équipage spolié n'osera jamais porter plainte. Exemple : le mercredi 8 août dernier, les policiers de la brigade des stupéfiants découvrent dans une grotte d'Ibiza, aux Baléares, un stock de six cents tonnes de haschich qu'y avait caché un trafiquant, propriétaire d'un yacht baptisé « Mathusalem », traqué par des pirates.

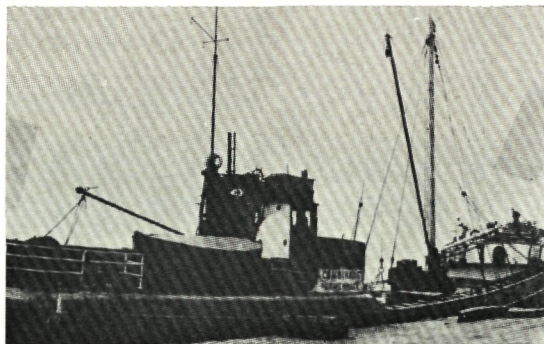
D'autre part, des groupes de trafiquants recherchent des embarcations plus adaptées à leurs activités que celles dont ils disposent. Notamment, parce que leurs caractéristiques (tirant d'eau, par exemple) leur permettent le cabotage ou l'accostage en dehors des zones portuaires contrôlées par les douanes.

#### DES PROIES REVEES

La première forme de piraterie est sans doute la plus florissante aujourd'hui.

En période de vacances, explique-t-on à la brigade des stupéfiants de Toulon, les « fourmis » s'en donnent à cœur joie. Il faut savoir que le gramme de haschich acheté 1,50 F - 105 francs Belges - au Maroc est revendu en France dix fois plus cher. C'est dire qu'un plaisancier peu scrupuleux qui, en amateur, achète dix kilos de drogue dans un port marocain, peut largement payer ses vacances en revendant ses emplettes un fois rentré au pays.

De fait, avec le contenu d'une mallette de voyage, un amateur peut gagner jusqu'à un million et demi de francs belges. Or les « Fourmis » font sans cesse l'aller-retour à bord de tout petits bateaux, trans-



Le « Combinatie », cargo de 265 tonnes, dont l'abordage marqua l'apogée de la guerre des « blondes » en Méditerranée en 1952.

portant jusqu'à deux cent cinquante kilos de drogue. Ils sont, pour la plupart, des marginaux, drogués eux-mêmes et, de toute façon, sans aucun moyen d'assurer leur propre sécurité.

Ce sont, pour les pirates, des proies rêvées. Un cabin-cruiser rapide, un pilote et deux hommes armés suffisent à arraisonner le bateau et à s'emparer de l'équipage sans même avoir à arborer le « Jolly Roger », le pavillon noir à tête de mort. Le débarquement aura lieu de nuit dans une crique corse, d'où la drogue sera transportée sur le continent par les voies normales : ferry-boat ou avion et pratiquement à l'abri de tout contrôle douanier, en vertu du principe de la continuité territoriale.

Le sort de ces petits trafiquants spoliés ? Il dépend du degré « d'humanité » des pirates. Dans le meilleur des cas, ils seront débarqués en même temps que la drogue et lâchés dans la nature. Comment oseraient-ils aller porter plainte pour vol de haschich ? Dans le pire des cas, ils iront servir de nourriture aux poissons.

#### LE TRAFIC DES BLONDES

Mais il y a des trafics moins risqués (sur le plan légal) que celui de la drogue. Ainsi voit-on réapparaître les trafiquants de cigarettes qui avaient disparu après l'épisode du « Combinatie ». On se souvient de l'histoire de ce cargo qui, le 4 Octobre 1952, alors qu'il transportait 2.700 caisses de cigarettes américaines payées 3,5 millions de francs français de l'époque et destinées à rapporter quatre fois plus, fut attaqué au large de Tanger.

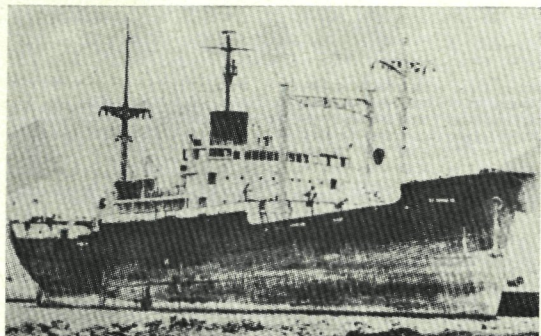
D'un caboteur, jaillirent dix hommes armés qui, sous les ordres du célèbre Eliot Forest, roi des trafiquants de tabac, s'emparèrent de la cargaison. Poursuivis par une vedette des douanes, les pirates firent escale en Corse où ils cachèrent leur trésor. Sa récupération déclencha une guerre entre truands qui provoqua plusieurs dizaines de morts.

L'affaire sonna le glas du trafic des blondes. D'abord parce qu'on n'aurait jamais imaginé que cela pût coûter si cher. Ensuite parce que la French Connection (fabrication d'héroïne) qui venait de s'installer dans le Midi, mobilisait toutes les énergies.

#### A COUPS DE MITRAILLEUSE

Depuis 1972, la French Connection démantelée, le whisky et les cigarettes ont retrouvé la faveur des





Le «Anna X», unité grecque, dont le capitaine, menacé par les pirates, se refusa toujours à expliquer la disparition.

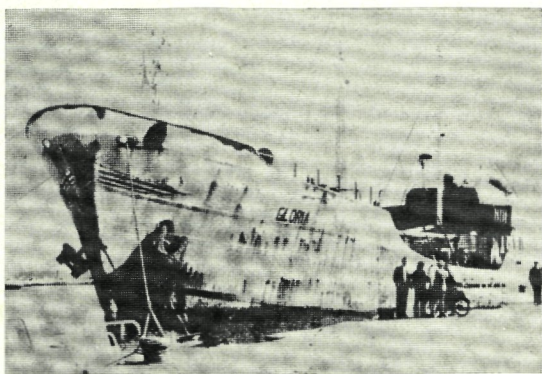
pirates. Le premier fait l'objet d'un trafic phénoménal entre Malte et la Lybie. A La Valette, on achète des bouteilles d'alcool deux dollars que l'on revend trente chez Khadafi. Et sans grand risque. C'est une marge bénéficiaire qui sait faire taire les scrupules. Et qui, bien entendu, attire les pirates.

Quoi de plus tenant, en effet, que ces «pointus» lourdement chargés de caisses d'alcool qui se balancent au gré des flots pendant que des spécialistes en tenue d'hommes-grenouilles en transfèrent le contenu dans des dinghys qu'ils pousseront ensuite vers la rive, non sans les avoir pourvus au préalable d'un système d'auto-destruction qui enverrait le tout par le fond en cas d'intervention de la douane, les trafiquants regagnant à la nage leur embarcation située en dehors des eaux territoriales ?

C'est un peu ce qui s'est passé le 6 Août dernier. Au large de la Sicile, des douaniers italiens tentent d'intercepter une vedette battant pavillon grec. Le navire feint d'obtempérer en mettant en panne. Mais, pendant que les douaniers s'approchent, par le bord opposé les trafiquants jettent à l'eau les caisses lestées. Lorsque la visite aura lieu, le navire, blanc comme neige, sera autorisé à reprendre sa route.

Le même jour, dans les mêmes eaux, c'est à coups de mitrailleuse que les douaniers sont accueillis par un bateau qui s'enfuit aussitôt à toute vapeur. S'agissait-il de navires pirates, de contrebandiers ou d'amateurs en pleine opération illégale ? Nul n'en saura jamais rien. Car l'identité des navires change suivant des modalités étrangères à toute logique et à toute loi.

Ainsi, en 1977, un cargo grec est porté disparu, arraisonné par des pirates au large de Chypre. Son nom : le « Denis M. ». Un an plus tard, un de ses anciens matelots l'identifie formellement au cours d'une escale. Les arraisonneurs n'ont même pas pris la peine de le repeindre ou d'en modifier les super-structures comme cela se fait généralement. Seul le nom a été changé : « Rigoletto ». Mais le temps que les autorités portuaires ordonnent une enquête, l'équipage, le navire et son capitaine admirateur de Verdi sont de nouveau portés disparus. On les verra réapparaître en 1978 à bord du même bateau, mais cette fois, c'est « Ocean Glory » qu'il s'appelle. Détail final : les registres maritimes indiquent toujours cette unité comme « disparue en mer ».



Le «Gloria» qui, un an durant, disparut de la surface du globe arraisonné par des flibustiers qu'attirait sa cargaison de bois précieux.

Autre grosse affaire de piraterie maritime : la disparition du cargo « Akdenitz » qui remonte à 1975. Elle fit un tel bruit que le ministre turc des Communications adressa au monde entier une déclaration qui révélait la recrudescence des activités pirates en Méditerranée.

L'« Akdenitz » appartenait à la banque maritime turque. Il avait été arraisonné au large des côtes grecques et l'on crut longtemps à un épisode de la guerre larvée que les deux nations se mènent depuis des siècles. Jusqu'au jour où les enquêteurs établirent qu'un employé du port d'Istanbul avait caché dans le cargo, avec le complicité d'un homme d'équipage, une cargaison de drogue que d'autres complices avaient récupérée en pleine mer.

Mais, nous l'avons dit, les seules cargaisons n'intéressent pas toujours les pirates. Beaucoup recherchent des caboteurs dont la jauge, entre 100 et 500 tonneaux, est la garantie d'une liberté de manoeuvre en eau peu profonde et d'une possibilité d'approcher les côtes plus aisément.

## NAVIRES PERDUS ET RETROUVES

Car, comme on pense, les trafiquants n'utilisent pas les ports. Ils préfèrent les criques isolées. Aussi lorsqu'un navire rapide, de petite jauge, peut être arraisonné, c'est une aubaine pour eux. D'où le danger que courent les plaisanciers dont le bateau présente les caractéristiques types recherchées par les pirates : faible tirant d'eau, maniabilité et rapidité. Les armateurs, la police maritime des pays riverains de la Méditerranée et Lloyd Register of shipping en témoignent abondamment.

La liste est longue des bateaux piratés (ou prétendus tels, tant il est vrai que la résurrection des barbaresques fait l'affaire des escrocs à l'assurance).

Ainsi l'« Anna X » figure-t-il sur le registre des bateaux arraisonnés. Son capitaine, Dimitrios Konstantopoulos, s'est toutefois contenté de déclarer à la police que la cargaison avait été dérobée et ce sont des membres de son équipage qui, bien plus tard, on reconnu que le capitaine, menacé par la mafia des mers, avait décidé de tenir sa langue.

Autre affaire : le « Gloria », qui disparut en Méditerranée alors qu'il transportait un chargement de bois précieux à destination du Yémen. Pendant



un an, personne n'en entendit plus parler, mais, curieusement, au moment où les Lloyd allaient payer l'indemnité, un des enquêteurs le retrouva sous le nom de « Creton Palm ». Il était le plus légalement du monde inscrit au Register of Ships sous le numéro 5234747, Via Maritime Ltd Lelakis Shipping cy...

Autre cas, tout récent : le « Transporta », unité grecque, qui fut pris à l'abordage en Avril dernier, alors qu'il transportait une cargaison de plus d'un million de dollars en alcool et cigarettes.

#### « HAUT ET COURT, PAR LE COU »

Comme on voit, la marine grecque est particulièrement visée. Au point que le ministre spécialisé de ce pays a dû, au mois de Juillet dernier, faire une déclaration plutôt gênée d'où il ressortait, en gros, que les Grecs n'étaient pas les seuls à se livrer à la piraterie, ni à servir de victimes à ces malfaiteurs. Et pourtant : quinze des cinquante sept navires disparus en 1978 battaient pavillon hellène.

Et ce pour une raison bien simple : nombre de ces unités sont des « entrepôts-flottants », c'est-à-dire des navires à peu près incapables de se déplacer, mais que l'on traîne jusqu'à la limite des eaux territoriales. Là, on les immobilise et on s'en sert à diverses fins : casinos clandestins, lieux de plaisirs et, surtout, entrepôts à bord desquels de gros

cargos déposent leur cargaison en toute liberté, sans entrer dans les eaux territoriales. C'est là que de petites unités très rapides (hors-bords, cabin-cruisers, etc) viendront s'approvisionner.

On imagine l'attrance que ces gros supermarchés des mers peuvent exercer sur les pirates. Entre 1978 et 1979, plus de dix yachts faisant la navette entre les côtes françaises (de Marseille à Menton) et ces entrepôts ne sont jamais reparus à leur port d'attache. Fait curieux : aucune plainte n'a jamais été déposée, aucune demande de remboursement n'a jamais été présentée aux compagnies d'assurance.

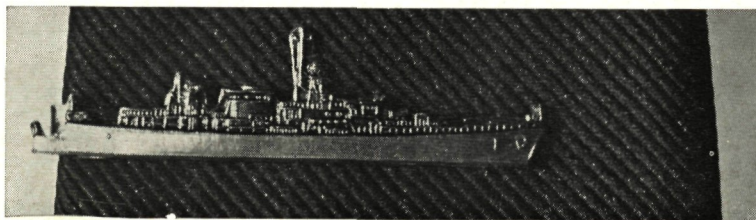
La raison de cette discrétion ? Elle est fort simple : la législation en matière de piraterie maritime est la même dans tous les pays civilisés, elle n'a jamais été abrogée officiellement. Et elle prévoit qu'en cas de capture d'un pirate, le capitaine d'une unité régulière a le choix entre deux possibilités : soit conduire le pirate devant la justice du pays dont relève le bateau arraisonnant ; soit « au cas où le commandant de l'unité arraisonnante aurait la conviction que la présence à son bord d'un ou plusieurs pirates met en danger la sécurité de son navire et de son équipage, le juger à mort et pendre haut en court par le cou jusqu'à ce que mort s'ensuive devant l'équipage rassemblé ».

On a beau dire, le code maritime a quand même une drôle d'allure !



MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE  
PRACHTIGE DASSPELD  
DE LA E71-FREGATE  
VAN DE E71-FREGAT

EN METAL DORE  
IN VERGULD METAAL  
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port  
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.  
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



# 88 Jaar « Scheepsmodelbouw » in Antwerpen

## 75 Jaar « Koninklijke model yacht club »

Door F.R.E. Vermandel, Voorzitter.

Antwerpen als haven is altijd al beter bekend geweest over de ganse wereld, dan België. Onze handelsmetropool, onze scheepswerven, onze eenvoudige manier om met vreemde zeelui om te gaan is enig in de wereld. Maar vooral de schepen en hun beweging voor de rede en in de dokken heeft steeds enorme aantrekkingskracht uitgeoefend.

En inderdaad, reeds in 1892 besloot een handjevol « Shiplovers » van diverse nationaliteiten, woonachtig in onze Scheldestad, tot de oprichting van de International M.Y. Club.

Dit was duidelijk de allereerste scheepsmodelbouwclub in ons land, maar ook op het vaste continent van Europa. Nooit zijn dokumenten achterhaald kunnen worden over het bestaan van andere soortgelijke clubs, hier noch in het buitenland.

Waarschijnlijk bij gebrek aan een geschikt vaarwater voor hun model-zeilyachten is de I.M.Y.C. evenwel teloor gegaan.

Maar het zaad was gekiemd, en op 25 december 1905, wordt door een aantal enthousiaste durvers de Model Yacht Club Antwerpen gesticht.

En sinds deze pioniers is er een fantastische weg afgelegd, uiteraard niet altijd alleen bezaaid met rozen.

Ook wij sukkelden met het vinden van een « geschikt » water om onze sport te beoefenen. En zo leren wij uit vergeelde dokumenten dat er gevaren werd op een gracht van 4 à 5 meter breed, ter hoogte van Kattendijkdok, later en dit met toelating van het Gemeentebestuur, op de Stadsdroogdoken, nog later achter het Noord Kasteel en tenslotte dacht men de oplossing gevonden te hebben op de Kempische vaart.

Slechts het uitbreken van de eerste wereldoorlog kon een demper zetten op de vindingrijkheid, de kameraadschap en de leute die men beleefde. De bezettende macht verbood alle vergaderingen, bijeenkomsten of samenscholingen ! ».

Door het onderhouden van onderlinge kontakten, gedurende de donkere jaren van het oorlogsgeweld, kon men reeds op 25 mei 1919, met succes een eerste ledenvergadering houden. Er werden plannen

gesmeed, men zou kost wat kost onze sport nieuw leven inblazen, nieuwe dimensies geven, zowel in onze eigen Scheldestad als daar buiten ! Voorwaar een grootmoedige politiek en gedurfd !

In essentie dienden wij ons vaarwater te consolideren, en het was Dhr. A. GRISAR, toen Directeur-generaal van de Agence Maritime Internationale die er voor zorgde dat wij de toelating verwierven om op de « Kielse vest » te varen. Destijds militair domein, en behorende tot de verdedigingsgordel van Antwerpen. Later werden ons de wateren van en langs de « Wezenberg » toegewezen. waar wij actief waren tot het uitbreken van W.O. II.

Vanaf 1947 hebben wij al onze activiteiten verlegd naar het Rivierenhof - Provinciaal domein en dit tot 1962.

Het is in dit prachtig gelegen stukje natuur, dat onze vereniging haar stabiliteit en naam heeft weten te bevestigen, om zo langzamerhand uit te groeien tot de grootste van ons land !

Ook andere resultaten zijn er gewis en zeker geweest...

Zo is met vastheid geweten dat de MYCA een groot en voornaam aandeel heeft gehad bij de stichting van de M.Y.C. Brussel in 1935. Zo ontstonden eveneens kernen in Luik en Gent.

Onder de machtige en grootmoedige impuls van de toenmalige voorzitter Dhr. Gaston HEYDT, werd op 22 november 1936 de Belgische Federatie voor Model Yacht Clubs gesticht. De achting en de hulde was zo groot dat hij ook de eerste President werd.

Voor de M.Y.C.A., betekende 1928 ook een mijlpaal in haar geschiedenis. Zij verwierf toen de aansluiting bij de « International Model Yacht Racing Association ». Van toen af werd regelmatig deel genomen aan de internationale kampioenschappen voor zeil-modelschepen - in de « A-class »-reeks. Zij worden jaarlijks vervaren hetzij in Gosport of in Fleetwood-Engeland. Antwerpen heeft hieraan deel genomen van 1929 tot 1939 en van 1948 tot op heden.

Als wij door de jaren heen een blik werpen op de diverse activiteiten van onze vereniging, dan zijn





H.M.S. FLINTCASTLE, Anti-submarine Castle Class - 1943

Gebouwd door F. Vermandel

deze gewoon fantastisch, en vormen zij een reëel beeld van de « spirit » die de toenmalige bestuursmensen bezielde.

Ziehier een korte greep :

- Sinds 1910 werden propaganda-wedstrijden gehouden bij al de Gemeentefeesten in Antwerpen.
- De M.Y.C.A., verdedigde de Belgische kleuren op de eerste internationale wedstrijd voor zeilers in Aghien-les-Bains (Frankrijk) in 1913.
- Er werd gevaren in Le Havre - Amiens - Amsterdam en Vaals.
- Wij waren van de partij op de wereldtentoonstelling te Antwerpen in 1930.
- Wij lieten ook van ons spreken op de Internationale Watertentoonstelling in Luik.
- Uit Knokke brachten wij de grote trophé mee naar huis, deze wedstrijd was ingericht door het Belgisch Olympisch Comité.
- De M.Y.C.A. won verscheidene malen de « Challenge Maritime Belge », namelijk in 1908, in 1912 en 1933.
- De « gouden » plaquette van de Stad Le Havre in 1923 en zo kunnen wij voort gaan tot op de dag van heden...

Tentoonstellingen die wij hebben op touw gezet zijn niet meer te tellen ! Slechts enkele uit een reuze pakket !...

1925 Scheldetentoonstelling ingericht door het Stadsbestuur van Antwerpen.

1925 Tentoonstelling met de Model Engineer Club in de Gemeenteschool, Quellinstraat te Antwerpen.

1930 In de stadsfeestzaal Harmonie, in samenwerking met de Liberty Yacht Club.

1939 Internationale Watertentoonstelling in Luik.

1946 Tentoonstelling in Antwerpen en Hasselt onder auspiciën van de Essor Maritime.

1948 Tentoonstelling in Brussel in samenwerking met Essor Maritime.

1951 In de gemeentelijke feestzaal in Borgerhout, werd een groots opgezette « propaganda-tentoonstelling ingericht.

1953 In de stadsfeestzaal Harmonie te Antwerpen met de medewerking van R.A.A.C.

1955 Ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van onze vereniging werd een grote « Jubileum-tentoonstelling » georganiseerd in de stadsfeestzaal Harmonie.

1955 Tentoonstelling in Gent, in het raam van de 10de intern. Jaarbeurs.

1964 De meest fantastische tentoonstelling is zeker die geweest die wij hebben georganiseerd in de oude gebouwen van de E.B.E.S. Voor de eerste maal werd een kunstmatige vijver aangelegd. Hierop werden allerlei demonstraties met tele-geleide schepen uitgevoerd. Ook





Riviersnelboot «Jean Marie Gerling»  
Gebouwd door Fr. MEUWES



TRAWLER O.206 door W. VAN DESSEL

voor het eerst vertoonden wij daar doorlopend films over de scheepsmodelsport in al haar aspecten.

En zo kunnen wij onafgebroken doorgaan tot op de dag van heden... En inderdaad reeds voor januari 1980 plannen wij onze grote lustrumviering en tentoonstelling, en dit nog wel in het Nationaal Scheepvaart Museum te Antwerpen.

De gelegenheid en de plaats duiden zeer goed aan, welke WAARDE en NAAM onze vereniging reeds heeft gemaakt. De bedoeling is dan ook van deze gelegenheid een schitterend gebruik te maken. Een van de schitterendste en belangrijkste mijlpalen in onze geschiedenis is voorzeker het verkrijgen, en dit was in 1961, van het predikaat van «Koninklijke». Voortaan zou het Koninklijke Model Yacht Club Antwerpen, worden... Hiervoor zijn wij Z. Majesteit de Koning, nog steeds dankbaar.

Wat ook zeer vermeldenswaard is, dat sinds 1 januari 1960, onze vereniging haar «eigen» tijdschrift, maandelijks ten behoeve van haar leden uitgeeft. De oplage bedraagt nu 350 stuks. Ook dit is enig in België.

De allergrootste troef van onze vereniging is nu heel zeker haar exclusieve, speciaal ontworpen vaarwater op Linker Oever. Het werd aangelegd door I.M.A.L.S.O. in 1962.

En is de Kon. M.Y.C.-A., allicht de oudste scheepsmodelbouwclub van het vasteland, hij is wellicht ook de enige die beschikt over dergelijk prachtig vaarwater.

En het zijn nu ook weer de schepen en hun bewegingen op ons vaarwater die elke zater- en zondag zoveel «shiplovers» naar zich toe trekken. En zonder overdrijven kunnen wij ook zeggen dat het de «wissel» voor de toekomst uitmaakt.

## BIJLAGE

### Lijst der Voorzitters sinds het ontstaan der Vereniging

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Dhr. L. DALLEMAGNE         | 1905-1914 |
| Aktiviteiten geschorst tot | 1918      |
| Dhr. F. VAN DONGEN         | 1919      |
| Dhr. L. COSTA              | 1920-1924 |
| Dhr. N. JANSSENS           | 1925-1927 |
| Dhr. G. HEYDT              | 1928-1943 |
| Dhr. F. NIEMANS            | 1944-1945 |
| Dhr. J. SCHIPPERS          | 1946      |
| Dhr. H. GIJSEN             | 1947-1952 |
| Dhr. A. WILLEMS            | 1953-1959 |
| Dhr. F. VERMANDEL          | 1960      |

### Huidige bestuursleden 1979-1980.

|                      |                                       |
|----------------------|---------------------------------------|
| Dhr. F. VERMANDEL    | Voorzitter                            |
| Dhr. G. OVERLAET     | Ondervoorzitter                       |
| Dhr. F. VERMANDEL    | Secretaris                            |
| Dhr. J. HERMANS      | Penninigimeester                      |
| Dhr. J. FONTIJN      | Sectieleider Motor-afd.               |
| Dhr. F. FIERENS      | Sectieleider Zeil-afd.                |
| Dhr. E. BEECK        | Sectieleider Zeil, R.C.-afd.          |
| Dhr. W. VERVLOET     | Materiaalmeester & hulpbibliothecaris |
| Dhr. L. FOQUET       | Bibliothecaris                        |
| Dhr. J. BROECKHUYSEN | Public-relations                      |
| Dhr. H. VOS          | JKER - zeilafd.                       |



# De Belgische zeereddingsdienst

Door A. Vandenbussche

In België is de zeereddingsdienst een staatsdienst. De zeereddingsdienst werd opgericht bij K.B. van 30 oktober 1838. In dit besluit is bepaald dat, op staatskosten, een dienst van reddingsboten werd opgericht aan de kust van West-Vlaanderen en reddingsstations werden gevestigd te OOSTENDE, NIEUWPOORT, BLANKENBERGE, HEIST of KNOKE. Bij K.B. van 14 maart 1840 werd de reddingsdienst aan de kust van West-Vlaanderen samengevoegd onder het BESTUUR VAN HET LOODSWEZEN.

De zeereddingsdienst ressorteert thans onder het BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN EN VAN DE BINNENVAART, Directie van het LOODSWEZEN te OOSTENDE. De algemene leiding is toevertrouwd aan de NAUTISCH Directeur, die tevens hoofd is van de diensten van het LOODSWEZEN KUST EN SCHELDEMONDEN.

In de schoot van het LOODSWEZEN is het ZEEREDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM (Z.R.C.C.) opgericht, dat gevestigd is in de LOODSENWACHT te OOSTENDE. Een doorlopende luister (tel. en radiotelefonie)- en uitkijkdienst wordt er verzekerd.

Het Z.R.C.C. is via een rechtstreekse telefoonlijn met Oostende-radio verbonden.

De opdracht van het Z.R.C.C. bestaat erin zijn beschikbare middelen in te zetten voor het verlenen van hulp of bijstand van op zee in nood of moeilijkheden verkerende vaartuigen, personen of vliegtuigen.

Het Z.R.C.C. leidt, coördineert en houdt toezicht over de reddingsoperaties.

Het Z.R.C.C. verleent hulp en zet zijn middelen in werking op vraag van: de reddingsorganismen van de lucht- en zeemacht of op ontvangst van inlichtingen verstrekt door:

- de eigen dienst of schepen.
- de zeevaartcontrolediensten: radiostations of buitenlandse coördinatiecentra.
- de politie of rijkswacht.
- getuigen op zee of aan de kust.

Langsheen de Belgische Kust bestaan er 3 reddingsstations, te weten te OOSTENDE, ZEEBRUGGE en NIEUWPOORT.

Ieder reddingsstation is uitgerust met:

een motorreddingsboot, type « Watson », welke voorzien is van het nodig reddingsmaterieel, waaronder pyrotechnische signalen, schietlijnen, oliestortinrichting.

Te Oostende is een ultra-moderne reddingswagen gestationeerd. Deze wagen, gebouwd in 1973, kan een max. snelheid ontwikkelen van 70 km/u. en is voorzien van een V.H.F. toestel en antenne, alsmede van een lijnwerptoestel, een wippertoestel, raketten, schietlijnen, enz.

Een hoogzeesleepboot is bovendien permanent in dienst te Oostende en voor reddingen onder de kust zijn redemotorboten te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort in bestendige dienst.

Dag en nacht wordt een luister- (tel. en radiotelefonie) en uitkijkdienst in ieder reddingsstation gehouden en ook a/b van het lichtschip « WESTHINDER ».

Het personeel van de reddingsstations, dat behoort tot het personeel van het Loodswezen, en tevens de functie van vrijwillige redder uitoefent, wordt in stormwacht (permanentie) bijeengeroepen, wanneer de weersomstandigheden zulks noodzakelijk maken en in principe van zodra windkracht 6 à 7 Beaufort bereikt is. Bedoeld personeel wordt regelmatig getraind voor zijn opdracht. Om de maand wordt in ieder reddingsstation een oefening met het reddingsmaterieel gehouden. Deze oefeningen geschieden onder de deskundige leiding van de plaatselijke Chef van het Loodswezen, die in zijn hoedanigheid tevens opzichter van de reddingsdienst is in zijn station.

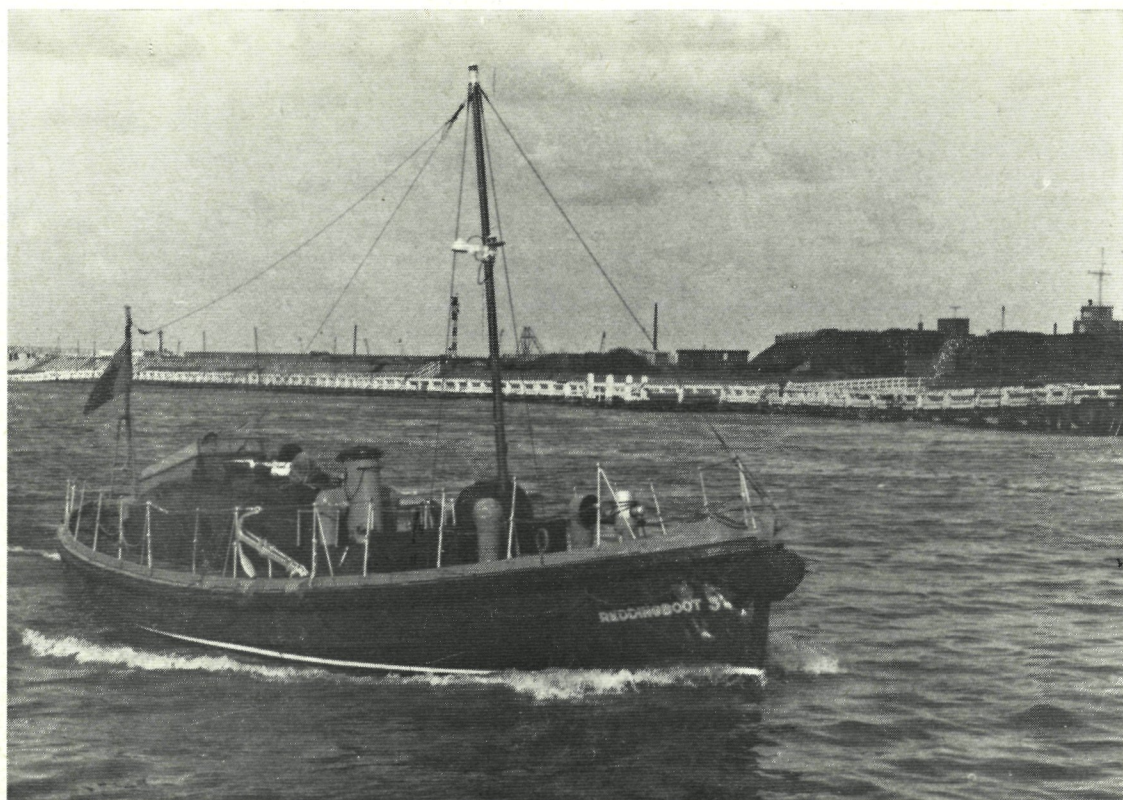
Onderlinge samenwerking werd tot stand gebracht tussen de zeereddingsdienst van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en het Reddingscoördinatiecentrum (R.C.C.) van de Luchtmacht, welke gevestigd is op de luchthaven van Zaventem en het Reddings Sub Centrum (R.S.C.), ondergeschikt aan het R.C.C., welke gevestigd is te Koksijde. Aldus kan voor reddingsoperaties bijstand en opsporen van drenkelingen in zee, beroep gedaan worden op de helicopter Flight, gevestigd te Koksijde, Transport- en andere verbindingsvliegtuigen Basis te Melsbroek, andere vliegtuigen van de Luchtmacht en desnoods vliegtuigen van de Burgerluchtvaart. De hulp van de Z.R.C.C.'s, gevestigd in





Boven : Hoogzeesleepboot « De Zeetijger »

Onder : een motorreddingsboot





de buurlanden, mag steeds ingeroepen worden (voor opzoeken naar vermiste vissersvaartuigen enz.)

Er is bovendien een permanente samenwerking met :

- de Belgische Zeemacht, die paraat is om op ieder ogenblik hulp bij reddingen te verlenen.

- de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, in het grensgebied Nederland/België, en er beschikt over de reddingsboot « JAVAZEE » te Breskens en de « TUIMELAAR » te Cadzand.

- Coastguard DOVER en de Franse Reddingsdiensten.

Tevens kan steeds op de medewerking van de brandweer te Oostende gerekend worden voor reddingen in de nabijheid van de kust. Deze dienst beschikt o.a. over rubberen ZODIAC boten met motor en een permanentie van getrainde duikers.

Nadere gegevens nopens onze reddingsboten :

#### 1. Type en bouwjaar :

- « Watson » - Cabinetype (lengte 14,20 m)
- 1948
- deze boten zijn uitgerust met twee dieselmotoren die elk 40 PK ontwikkelen en een snelheid toelaten van 8 mijl ; ze kunnen een twintigtal personen aan boord nemen bij stormweer.

#### 2. Nautische uitrusting :

- Vloeistof-kompas
- Radar
- V.H.F.
- Radiotelefonie : post type U.F.110 (1500 - 3600 kc/s)

#### 3. Samenstelling van de bemanning :

- 5 man (Schipper, motorist en 3 matrozen).

Einde 1979 zal de zeerreddingsdienst over een gloednieuwe, moderne en zelfrechtende, onzinkbare reddingsboot beschikken. Deze boot zal gestationeerd zijn te Oostende en van daaruit over de ganse Belgische Kust opereren.

#### WERKING VAN DE ZEEREDDINGSDIENST OVER 1978.

Aantal tussenkomsten per maand en per reddingsstation.

| Maand     | Oost. | Zeebr. | Nieuwp. | Tot. |
|-----------|-------|--------|---------|------|
| Januari   | 6     | 1      | 1       | 8    |
| Februari  | 7     | —      | 3       | 10   |
| Maart     | 12    | 6      | 2       | 20   |
| April     | 5     | 5      | 5       | 15   |
| Mei       | 12    | 7      | 6       | 25   |
| Juni      | 8     | 6      | 5       | 19   |
| Juli      | 5     | 6      | 5       | 16   |
| Augustus  | 9     | 5      | 10      | 24   |
| September | 4     | 5      | —       | 9    |
| Oktober   | 9     | 8      | 4       | 21   |
| November  | 3     | 3      | 3       | 9    |
| December  | 8     | 3      | 2       | 13   |
| 1978      | 88    | 55     | 46      | 189  |

Aantal tussenkomsten per categorie en per station.

|                              | Oost. | Zeebr. | Nieuwp. | Tot. |
|------------------------------|-------|--------|---------|------|
| Yachten of pleziervaartuigen | 38    | 26     | 29      | 93   |
| Vissersvaart.                | 43    | 7      | 9       | 59   |
| Koopvaardijsch.              | 2     | 1      | 1       | 4    |
| Personen of drenkelingen     | 4     | 11     | 2       | 17   |
| Lijken                       | —     | —      | 1       | 1    |
| Bom of mijn                  | —     | 1      | —       | 1    |
| Loos alarm                   | —     | —      | 1       | 1    |
| Diverse                      | 1     | 9      | 3       | 13   |
| TOTAAL 1978                  | 88    | 55     | 46      | 189  |

Vergelijkende tabel van het aantal tussenkomsten per categorie en per station over de jaren 1974, 75, 76, 77 en 78.

|                         | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|
| Koopvaardijschepen      | 13   | 6    | 9    | 15   | 4    |
| Vissersvaartuigen       | 43   | 66   | 80   | 70   | 59   |
| Yachten e.a.            |      |      |      |      |      |
| pleziervaartuigen       | 69   | 89   | 95   | 78   | 93   |
| Pers. of drenkeingen    | 8    | 14   | 14   | 11   | 17   |
| Lijken                  | 2    | 3    | 3    | 0    | 1    |
| Brand                   | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    |
| Loos alarm              | 8    | 6    | 9    | 7    | 1    |
| Bootje strandreddingsd. | 2    | 2    | 0    | 1    | 0    |
| Bom of mijn             | 0    | 0    | 4    | 0    | 1    |
| Diverse                 | 27   | 9    | 6    | 11   | 13   |
| TOTALEN                 | 172  | 196  | 220  | 194  | 189  |

Aantal tussenkomsten per station over :

|           | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| OOSTENDE  | 97   | 97   | 115  | 89   | 88   |
| ZEEBRUGGE | 42   | 51   | 66   | 61   | 55   |
| NIUWPOORT | 33   | 48   | 39   | 44   | 46   |

A. Vandenbussche





# Le M.S.V. Stena Constructor

Par Lennart Hedberg

« Il peut tout faire - sauf voler ». « Le M.S.V. Stena Constructor est tellement avancé que c'est dans dix ans seulement qu'il sera vraiment de son temps ». « Ce navire fonctionne mieux parce qu'il a un grand trou au milieu de la coque ». « Des navires qui, une fois de plus, font apparaître la Suède comme une nation de pointe dans le domaine de la construction navale, tant pour ce qui est de la technologie que de la sécurité en mer ».

Voici les commentaires - parmi beaucoup d'autres - qu'ont déjà suscités le premier navire off shore - et les trois suivants - que construisent en ce moment les chantiers navals Öresundsvarvet de Landskrona, en Suède méridionale, pour le compte de la compagnie d'armement suédoise Stena Line.

Sept mois avant son lancement, le premier bateau était déjà affrété pour servir dans les champs de pétrole du large de la Nouvelle-Zélande. Après un parcours d'essai en décembre de cette année, ce navire d'assistance polyvalent (Multipurpose Support Vessel) extrêmement avancé restera en mer, avec 82 hommes à bord, pendant plus de deux années consécutives.

## Le pétrole n'est qu'un début

— Pour que les entreprises et l'industrie suédoises puissent s'affirmer face à une concurrence internationale toujours plus rude, nous devons miser sur la qualité - une qualité extrêmement élevée - et la spécialisation, dit le directeur général d'Öresundsvarvet, Hans G. Forsberg.

Öresundsvarvet, qui a été absorbé il y a quelques années par les chantiers navals d'Etat Svenska Varv, a livré son premier navire en 1919. Depuis cette date, 245 bâtiments, représentant au total 7,5 millions de tonnes de port en lourd, ont quitté Öresundsvarvet.

— Mais les quatre navires que nous sommes en train de réaliser sur mesure pour la Stena Line ne ressemblent à rien de ce que nous avons construit jusqu'à présent, et sans doute à rien de ce qu'aucun chantier naval ait jamais réalisé.

Il y a plusieurs années que les compagnies pétrolières du monde entier ont signalé le besoin de navires d'assistance pour le transport de personnel et de matériel aux plates-formes pétrolières. Il apparut bientôt que l'industrie pétrolière avait également besoin de navires pour la plongée et la maintenance. Ces bateaux devaient en outre pouvoir assurer les services de sécurité : évacuer les équipes des plates-formes pétrolières dans des conditions météorologiques difficiles ou en cas d'avarie des plates-formes, aider à l'extinction des incendies, à la localisation des fuites, etc.

— C'était le commencement d'une évolution nouvelle dans l'industrie navale. Et le secteur pétrolier n'est qu'un début, prévoit M. Forsberg. D'ici l'an 2000, nous extrairons de plus en plus de matières premières - y compris des minéraux - des fonds marins. Ce sera une nécessité.

## Les pompiers de la mer

Les nouveaux navires off shore auront un peu plus de 110 mètres de long et un peu plus de 20 mètres de large. Leur vitesse de pointe sera de 15,6 noeuds, leur tirant d'eau de 6,7 mètres et le port en lours de 5 850 tonnes.

Voilà qui n'est pas particulièrement impressionnant à l'ère des pétroliers géants. Il faut aller au-delà de ces données de fait pour trouver ce qui fait le caractère unique de ces bateaux.

L'équipement de lutte contre l'incendie, par exemple, permet de projeter 8 300 tonnes d'eau et de mousse par heure à 70 mètres de hauteur et à une distance de 150 mètres (mais 60 mètres au plus pour la mousse).

La capacité de chargement est importante et en ce qui concerne les grues, l'équipement est impressionnant. Au-dessus de la passerelle de commandement se trouve un pont spécial assez grand pour recevoir un hélicoptère pouvant prendre jusqu'à 25 passagers. Il y a à l'intérieur du navire quatre énormes conteneurs pour le ciment nécessaire lors du montage des tours de forage de pétrole et des travaux de maintenance.

Les navires ont des cloisons étanches longitudinales et transversales. N'importe quelle section de la coque peut se remplir d'eau sans que le bateau coule. L'isolation et la sécurité en cas d'incendie sont de première classe, satisfaisant aux normes de sécurité des bateaux de passagers.

En utilisant toutes les couchettes de réserve, 110 hommes peuvent être installés à bord, la majorité dans de confortables cabines à une ou deux places avec douche et W.C. En cas de catastrophe, il est possible de prendre à bord jusqu'à 250 rescapés.





M. Ulf MARTENDAL, inspecteur de plongée, et M. Björn von UBISCH, conducteur de projet, derrière une maquette des nouveaux navires «off shore».

### Et pourtant il ne bouge pas

Les quatre navires sont équipés de machines Diesel électriques, cinq unités développant ensemble 18 000 CV ou 12 600 KW. Il a fallu faire appel à l'électricité pour assurer des fonctions aussi différentes que la marche des cinq hélices, des pompes à eau pour la lutte contre l'incendie et de l'équipement de plongée. C'est la première fois que des navires construits en Suède sont équipés de machines Diesel électriques à courant alternatif à haute tension.

Quand les plongeurs travaillent à quelque 300 mètres de profondeur ou font des observations à 450 mètres en-dessous de la surface, il est indispensable que les navires restent immobiles. C'est pourquoi ils ont été pourvus de deux hélices d'étrave et de deux hélices de positionnement traversant la coque à la verticale et orientables à 360°.

Les cinq hélices, comme le gouvernail, peuvent être couplées à un système de «positionnement dynamique» entièrement redondant, c'est-à-dire, en termes simples, doté de trois systèmes de référence distincts. Des émetteurs au fond de la mer ou sur des constructions fixes transmettent des impulsions à une unité réceptrice située à bord. Ces impulsions vont à un ordinateur qui maintient le navire immobile.

Des spécialistes norvégiens ont calculé les marges de sécurité du système de positionnement dynami-

que dont seront équipés les nouveaux bateaux off shore. Si l'une des hélices est hors de fonction, le navire n'en restera pas moins dans la position voulue avec une probabilité de 99,99 %, quelles que soient les conditions météorologiques. Si deux hélices font défaut, la probabilité d'un maintien intégral de la fonction de positionnement dynamique est de 87 %. Aucun navire au monde ne peut faire état de chiffres meilleurs que ceux-ci.

Pour plus de sûreté, les navires ont en outre des ancres «-conventionnelles» placées aux quatre «coins» du navire.

La cloche de plongée est immergée par une ouverture au centre du navire (moonpool). Même si le bateau s'élève et s'abaisse de six mètres au gré des vagues, la cloche conservera exactement sa position à la verticale.

### Douze plongeurs à bord

Il y a à bord une chambre de décompression fixe divisée en deux compartiments, chacun avec W.C. et douche. Les tableaux de commande sont grands et complexes. Les plongeurs vivront là jusqu'à trois semaines de suite, dans un milieu qui rappelle pour beaucoup celui des astronautes. A douze heures d'intervalle, la cloche de plongée vient prendre trois hommes pour travailler au fond. La pression de la cloche est la même que celle de la chambre de compression.



Quand les plongeurs, arrivés au fond, quittent la cloche, leurs scaphandres doivent rester reliés à la cloche, non seulement pour qu'ils puissent recevoir l'oxygène, mais aussi pour les approvisionner en eau chaude. En effet, il faut très froid aux profondeurs dont il est question ici. Comme dans la chambre de compression, l'oxygène est mélangé à de l'hélium pour qu'à ces énormes pressions les poumons humains puissent assimiler les molécules d'oxygène nécessaires à la vie.

Malgré tous les dispositifs de sécurité, y compris la télévision en circuit fermé reliée au pont, le travail du plongeur comporte de grands risques. C'est pour cette raison qu'il est payé jusqu'à 2 000 F par jour.

### Seize semaines d'équipement

Les navires de ce genre sont appelés navires à équipement compact. L'équipement est prévu pour une durée de seize semaines par bateau. Cela peut sembler beaucoup, mais pour pouvoir tenir aussi longtemps il faut que le travail soit organisé de façon extrêmement rationnelle.

Il s'agit là non seulement d'une collaboration entre Öresundsvarvet et son client Stena Line, mais aussi entre les nombreux spécialistes qui sont amenés à intervenir au fur et à mesure des travaux.

Des auxiliaires qualifiés ont été recrutés en Norvège pour les installations haute tension. Le système de plongée a été mis au point en coopération avec

la société française COMEX, peut-être le premier spécialiste du monde en ce domaine. La société de plongée Subsea International d'Aberdeen, qui d'ailleurs fournira la première équipe de plongeurs, a également été consultée pour les aménagements destinés aux plongeurs.

### Pas de bureaucratie

Quand il s'agit de faire tenir dans un espace relativement restreint une telle quantité de matériel technique complexe - et de le faire fonctionner avec une certitude de cent pour cent - il faut que ce soient des gens à l'esprit pratique qui s'occupent des plans et de l'organisation du travail.

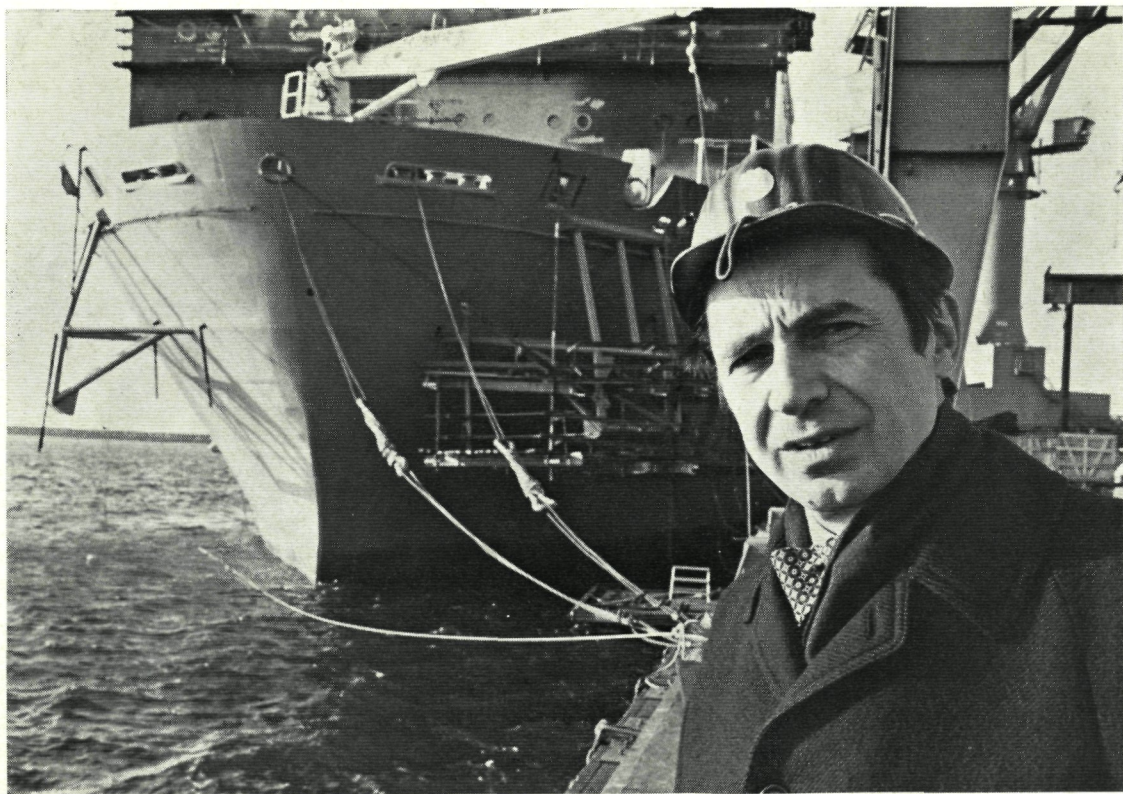
Selon Sten A. Olsson, directeur général de la Stena Line, on trouve ces gens à l'esprit pratique, doués d'une large capacité d'adaptation, dans un chantier naval relativement petit comme Öresundsvarvet.

L'organisation non bureaucratique d'Öresundsvarvet et sa longue expérience de nombreux types de navires ont accru sa flexibilité. Des innovations de détail pour l'équipement, mises au point au cours des travaux, ont pu être appliquées aux nouveaux bateaux sans l'intervention d'une bureaucratie lente et lourde.

### Ils font tout - partout

Quand le premier des quatre nouveaux navires de réparation, de plongée et de maintenance quittera

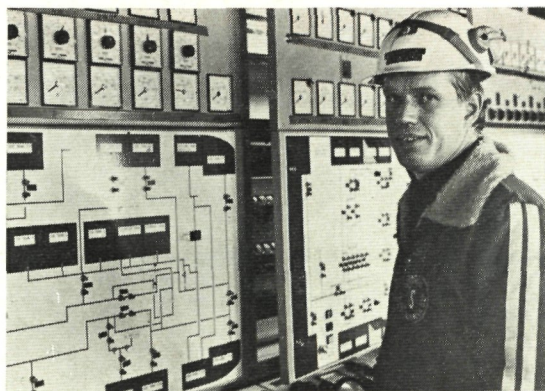
M. Hans G. FORSBERG, directeur gérant de ORESUNDSVARVET, devant le premier des nouveaux navires «off shore» de conception unique.







M. Göran PETTERSSON, chef d'équipe, s'entretient avec M. Craig CARLSSON, inspecteur de plongée, qui sort la tête d'une des sorties de la chambre de décompression.



M. Leif HALLIN sera le premier capitaine de STENA CONSTRUCTORS. On le voit ici devant le panneau de contrôle de chargement.

Landskrona, c'est l'un des navires off shore les plus polyvalents jamais lancés qui prendra la mer pour la première fois.

Il est conçu pour fonctionner dans tous les climats imaginables : au Spitzberg, dans les mers du sud, au large de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, ou peut-être dans l'Antarctique - partout où le fond de la mer est à moins de 450 mètres de distance et où la surface est à peu près libre de glaces (les navires sont renforcés pour la glace et se placent dans la catégorie 1 A selon la classification suédo-finlandaise).

Le navire doit pouvoir assurer l'approvisionnement des plates-formes de forage en tubes de forage, en ravitaillement, en ciment, en mazout, en eau douce et en eau de forage. Il doit pouvoir combattre les incendies en mer, évacuer le personnel en cas

d'avarie (l'infirmerie dispose d'un équipement remarquable), réparer les bases de tours de forage et des plates-formes de production, changer ou réparer des conduites à de grandes profondeurs où seul un matériel de soudure très sophistiqué peut être utilisé. Il doit aussi jouer le rôle d'un confortable hôtel flottant.

Le matériel nécessaire pour remplir toutes ces fonctions doit être rangé sur une surface qui n'est pas plus grande que le tiers d'un terrain de football !

Si vous ne croyez pas qu'une pareille tâche soit réalisable, ou si vous voulez savoir comment on s'y prend, vous pouvez prendre contact avec le chef de projet, Björn von Ubisch, à Landskrona.

Il pourra vous répondre - s'il a le temps...

## BRIEFHOUDER

## PORTE-FEUILLE



Briefhouder in zwart smitli-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.  
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.



# maritiem panorama

door Henri ROGIE

Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama brengt de EVOLUTIE VAN DE RO/RO-TRAFIEK IN DE HANDELSHAVEN VAN OOSTENDE

## Inleiding

Op 2 juli jongstleden voer het 1.583 BRT-metende trailership « Catherine Schiaffino » de Oostendse handelshaven uit met bestemming Dover. Hiermede was het 3de experiment gestart tot het invoeren van een regelmatige Ro/Ro-vrachtrafiek tussen de stadsdokken van de Ensorstad en een haven van de Britse zuidkust.

Men zal zich herinneren dat de twee vorige experimenten wel enig succes hadden geboekt maar om bepaalde redenen, die we verder zullen toelichten, moesten de nieuwe veerdiensten vrij spoedig worden opgedoekt. Dit artikel brengt nu een bondig relaas over het ontstaan en de evolutie van deze Ro/Ro-diensten en legt bijzonder de nadruk op de initiatieven genomen door de verantwoordelijken voor het havengedeelte beheerd door de stad Oostende. De kanaaldiensten verzekerd door de RMT komen derhalve slechts terloops ter sprake in deze bijdrage.

Een eerste luik handelt over de eerste twee experimenten verricht vanuit de handelshaven, met name de Oostend-Sheernesslijn en de lijn Oostende-Lybië. In een tweede bijdrage bespreken wij de laatst ingehuldigde Ro/Ro-dienst, de « Schiaffino Freight Ferries », welke het houtdok van de stadshaven verbindt met de haven van Dover.

## Oostend-Sheerness Freight Ferries starten in mei 1972

Een allereerste experiment met Ro/Ro-vrachtervervoer vanuit de handelshaven van Oostende had plaats op 15 mei 1972. Die dag voer het trailership « Ostend Express » de stadsdokken uit voor een maiden trip op de nieuwe lijn Oostend-Sheerness.

Vrij spoedig bleek het experiment winstgevend te zijn en toen de jaarbalans van de « Ostend Sheerness Freight Ferries » werd opgemaakt, kon men vaststellen dat de nieuwe Ro/Ro-vrachtdienst voor Oostende 73.461 ton had opgebracht, wat een aandeel van ruim 42% betekende in de globale zegoederentrafiek van de handelshaven.

Hiermede was duidelijk bewezen wat wij toen al jaren vooropstelden : alleen het invoeren van Ro/Ro-technieken of andere vormen van eenheidsladingen kon de Oostendse stadshaven van de stagnatie redden waarmee ze al zo lang had af te rekenen.

Helaas, omwille van financiële moeilijkheden te wijten aan de stakingen die dit jaar in de Britse havensector woedden, moest de rederij vijf maand later haar activiteiten staken ondanks het succes van de nieuwe vervoertechniek. Meteen verdwenen de « Ostend-Sheerness Freight Ferries » en hiermee ook heel het Ro/Ro-vrachterverkeer van de Oostendse handelshaven.

## De concurrentie van de nieuwe Sealink-diensten

Na het opdoeken van de Oostend-Sheernesslijn eind 1972 werden in de stadshaven van Oostende tot eind 1976 geen andere pogingen meer ondernomen om enige vorm van Ro/Ro-trafiek weer op gang te brengen.

Wel ging onze RMT toen in pool samenwerken met de British Rails onder de merknaam « Sealink » en combineerde haar passagiersvervoer op Dover en Folkestone met een vrachtrafiek uitgevoerd volgens het Ro/Ro-concept. De ferry Roi Baudouin onderging hiervoor de nodige aanpassingen en de Britse ferries « Horsa » en « Hengist » kwamen de RMT-vloot vervoegen om dit gecombineerd vervoer van passagiers, begeleide wagens en Ro/Ro-goederen te kunnen verzekeren. Dit had plaats in 1972.

De nieuwe trafiek oogstte onmiddellijk een merkwaardig succes en zo kon het eerste dienstjaar met een tegoed van 10.000 overgezette trailers en vrachtwagens afgesloten worden. Drie jaar later vertoonde de jaarbalans reeds een globaalcijfer van 65.000 verscheepte trailers. Voor meer bijzonderheden verwijzen wij naar ons artikel « Evolutie van de kanaaltrafiek te Oostende » verschenen in een vorige editie van ons maritiem tijdschrift NEPTUNUS.

Voornoemde Ro/Ro-trafiek situeert zich uitsluitend in de RMT-haven, die onder de bevoegdheid van de Staat ressorteert. In de handelshaven daarentegen, daar waar het beheer zoals eerder gezegd door het stadsbestuur van Oostende wordt waargenomen, kwam eind 1973 de gemoderniseerde diepwaterkaai klaar. Twee polyvalente reuzekranen



werden er door de Boomse Metaalwerken gemoniteerd en toen zou aldaar gestart worden met een 2de experiment van Ro/Ro-vrachterverkeer. De RMT, vreemd voor de concurrentie, sloot met de stad Oostende een akkoord af waarbij deze van de geplande trafiek afzag in ruil voor bepaalde financiële voordelen.

### **Oostende-Tripoli als 2de experiment in oktober 1976**

Na het verdwijnen van de « Ostend-Sheerness Freight Ferries » en het veto van de RMT tegen het uitbaten van Ro/Ro-diensten aan de diepwaterkaai moest men tot eind 1976 wachten vooraleer de stedelijk havenoverheid erin slaagde een nieuwe Ro/Ro-verbinding tot stand te brengen.

Het initiatief ging uit van de Nederlandse rederij « Handels- en Scheepvaartonderneming Vroon » die op 16 oktober 1976 de « Mediterranean Express » liet afvaren vanuit de Ro/Ro-helling gelegen in het houtdok. Het trailerschip, metende 553 BRT, had een lading van 30 jeeps aan boord en zette koers op de haven van Tripoli. In een vorig artikel van ons maritiem tijdschrift NEPTUNUS hebben wij het gebeuren breedvoerig toegelicht onder de titel « Nieuw experiment met Ro/Ro-vrachterverkeer vanuit de Oostendse handelshaven. »

Een maand later werd de nieuwe lijn uitgebreid met het inzetten van het zusterschip « Car Express » terwijl ook de haven van Benghazi werd aangelopen. Beide schepen vervoerden toen alleen rollend materiaal zoals voertuigen, trailers, tractoren en landbouwmachines alhoewel ze ook ontworpen waren voor het gelijktijdig vervoer van stukgoed en gepalettiseerde ladingen. Ze beschikten dan ook over een hekdeur alsmede over een BB- en STB-ramp. Zelfs containers konden op het dek van beide trailerschepen geladen worden.

### **De nieuwe Oostende-Doverlijn van de Schiaffino Freight Ferries**

Zowel de « Mediterranean Express » als de « Car Express » van de lijn Oostende-Tripoli/Benghazi slaagde er echter niet in voldoende vracht aan boord te krijgen om de lijn renderend te maken. Geregeld moest dan ook via Felixstone gevaren worden om aldaar bijkomende ladingen in te schepen. De havenaccommodaties van Tripoli en Benghazi waren bepaald rudimentair zodat alleen rollend materiaal kon vervoerd worden. Containers en andere types van eenheidsladingen waren aldaar moeilijk te verschepen.

Niemand was dan ook verwonderd toen enkele maanden later vernomen werd dat de lijn op Tripoli was opgedoekt. Precieze gegevens omtrent de vervoerde tonnages werden nooit prijsgegeven maar het lijkt geen twijfel dat de rendabiliteit van de nieuwe lijn op commercieel vlak beneden peil lag.

Meer dan twee jaar moest de Oostendse handels-haven het verder stellen zonder Ro/Ro-trafiek. Nog goed dat de zand- en grintaansvoer aan de vernieuwde diepwaterkaai de expansie van de zee-goederentrafiek kwam stimuleren. Niettemin gaven de verantwoordelijken van het Oostendse havenbeleid de moed niet op en medio 1979 slaagden zij

erin een 3de experiment met Ro/Ro-vrachtrafiek te promoveren, met name de Oostende-Doverlijn van de Schiaffino Freight Ferries.

Zo startte dus het 3de Ro/Ro-experiment met een nieuwe vrachtlijn op Dover verzekerd vanuit het houtdok van de handelshaven door het 1.583 BRT-metende Ro/Ro-schip « Catherine Schiaffino ». De inhuldiging had plaats op 2 juli jongstleden en onlangs kon een eerste balans worden opgemaakt van de vervoerde tonnages.

### **Een initiatief van de rederij « Société d'Armement et de Navigation Charles Schiaffino et Cie »**

Alhoewel de gemoderniseerde diepwaterkaai vanaf 1973 een bloeiende trafiek van zand- en grintsoorten ging kennen, bleven de verantwoordelijken voor het beleid van de handelshaven zich verder inspannen om de Ro/Ro-trafiek weer op gang te brengen. Op het vlak van de export bleef het zee-goederenverkeer immers verder stagneren en het weder invoeren van Ro/Ro-diensten kon aan deze toestand beslist verandering brengen.

Het initiatief kwam dus in juli jongstleden van de rederij « Société d'Armement et de Navigation Charles Schiaffino et Cie ». Ditmaal gold het een lijndienst op Dover, dagelijks in beide richtingen verzekerd door de « Catherine Schiaffino ». Het experiment was enigszins gewaagd gelet op het feit dat de RMT sinds 1973 eenzelfde dienst op Dover uitbaat vanuit haar terminals in de voorhaven.

Specifiëren wij nu de karakteristieken van het Franse trailerschip. Qua tonnenmaat is dit 2.401 t. draagvermogen, 1.583 BRT en 742 nettoton. Als afmetingen noteren wij 108 m × 16 m × 16 voet. De globale capaciteit bedraagt 52 trailers van 12 meter en aan boord zijn de nodige accommodaties voor het logeren van 12 chauffeurs. De « Catherine Schiaffino » geldt trouwens als hét Ro/Ro-schip bij uitstek op gebied van shortsea-verbindingen. Het werd in 1978 op Japanse werven gebouwd.

### **Een eerste balans van de Schiaffino Freight Ferries**

Welke zijn nu de prestaties van het Franse Ro/Ro-schip sinds de inhuldiging van de lijn op 2 juli laatstleden en wat voor expansiemogelijkheden biedt de nieuwe kanaaltrafiek? Hierover gepolst antwoordde ons de Cie Dens-Ocean dat het rendement van de Oostende-Doverlijn « goed » was en er dagelijks nieuwe klanten opdoken, welke vooral de regelmatigheid en derhalve de betrouwbaarheid van de nieuwe verbinding waarden. Stippen wij aan dat Dens-Ocean de algemene agent voor Europa (met uitzondering van U.K.) is van de Schiaffino-lijnen en zowel de commerciële als de operationele kant van de nieuwe lijn verzorgt.

Om nu het rendement van de Schiaffino Freight Ferries in concrete cijfers uit te drukken, raadplegen wij best de laatste statistieken gepubliceerd door de havenkapiteindiensten van Oostende. Zo vernemen wij dat de « Catherine Schiaffino » 311 overtochten in de twee richtingen ondernam vanaf de opening van de lijn begin juli tot eind december laatstleden. Tijdens die periode werd 43.800 ton vracht gelost aan de Ro/Ro-helling van het houtdok en aldaar 53.712 ton aan boord geladen. In



globo is dit 97.512 ton voor het eerste semester van de uitbating.

Ter vergelijking, herinneren wij eraan dat de « Ostend-Sheerness Freight Ferries » een globaalcijfer van 73.461 ton goederen hadden geboekt tijdens de zes maanden van hun activiteiten in 1972. Dit betekende een aandeel van 42 % in de totale zee-goederenomzet van de handelshaven toen. Nu kwamen de « Schiaffino Freight Ferries » voor bijna 10 % tussenbeide in de globale goederentrafiek van de periode juni-december '79.

### **Toekomstperspectieven van de nieuwe Oostende-Doverlijn**

Het rendement van de « Catherine Schiaffino » bedroeg dus gemiddeld 313 ton vracht per overvaart.

Op louter commercieel vlak is het rendement van de nieuwe kanaaldienst klaarblijkelijk nog niet zo schitterend.

Dit neemt niet weg dat haar weerslag op de stimulatie van de maritieme goederentrafiek in de Oostendse handelshaven vrij belangrijk is. Vooral op het vlak van de export is dit duidelijk merkbaar. Het aandeel van de nieuwe lijn in het globaalcijfer

van de zee-goederenafvoer voor de periode juli-december 79 beliep trouwens reeds 15 %. Qua absolute cijfers stonden de Ro/Ro-goederen van de Schiaffino op de 2de plaats in orde van belangrijkeid na de meststoffen.

Wel spijtig is het feit dat de Ro/Ro-helling van het houtdok te Oostende niet zo gunstig is gelegen vanuit nautisch oogpunt. Het trailerschip moet in de Demeysluis telkens versast worden, wat tijdverlies veroorzaakt, en de doorgang van vlot- naar houtdok is voor een eenheid van die grootte beslist geen gemakkelijk manoeuvr. Een Ro/Ro-brug gelegen aan de diepwaterkaai van de voorhaven, zoals aanvaankelijk gepland had zeker meer garanties geboden voor een vlot verloop bij het in- en uitvaren van de schepen.

Gebrek aan efficiënte havenaccommodaties te Oostende, laag rendement op commercieel vlak maar toch stimulerend voor de expansie van de maritieme goederenafvoer van de handelshaven, wat dan met de toekomstperspectieven van de Schiaffino Freight Ferries ? De rederij hoopte onlangs nog een tweede Ro/Ro-schip, de « Schiaffino », aan de lijn te voegen vóór het einde van dit jaar. Eens dit is gebeurd, mogen wij zeker zijn dat het nieuwe experiment ge slaagd is.



## **NIEUW - NOUVEAU**

Nieuwe Super-aansteker van het gekende merk « cricket » met regelbare vlam. Speciaal model voor Zeemacht, voor langdurig gebruik, GAS-INHOUD DUBBEL van gewone wegwerpaanstekers, niet hervulbaar.

Speciale lanceerprijs, inclusief B.T.W. slechts 60 fr.

Verzendingskosten : 17 fr.

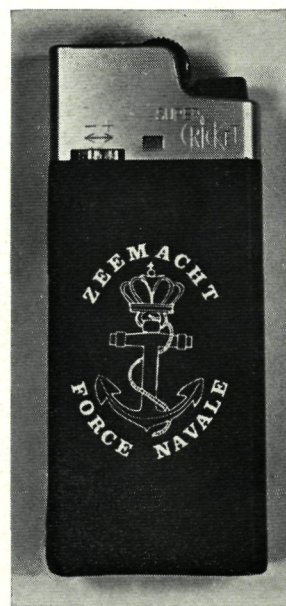
en voor 2... 100,- fr. !

Un nouveau « Super-briquet » de la marque très connue « cricket » vient de naître spécialement pour la Force Navale. Flamme réglable, cartouches longue durée (double des autres; à jeter).

Prix spécial de lancement, TVA comprise : 60 Fr.

Frais d'envoi : 17 Fr.

et pour deux... 100 Fr. !





# Ook Zeebrugge heeft nood aan snellere verbindingen

Door H. ROGIE

## OOK ZEEBRUGGE HEEFT NOOD AAN SNELLERE VERBINDINGEN

Laat ons nu zeer bondig de groei en de omvang beschrijven van de Ro/Ro- en passagierstrafiek van de Zeebrugse haven voor wat de verbindingen met de Britse zuidkust betreft.

Zeggen wij onmiddellijk dat de kanaaltrafiek aan de terminals van onze Noordzeepoort veel uitgebreider en meer gediversifieerd is dan die van Oostende. Inderdaad, zojuist hebben wij gezien dat de haven van de Ensorstad slechts drie regelmatige lijnen op de Engelse zuidkust telt.

Twee van deze lijnen betreffen gekombineerde vracht- en passagiersdiensten op Dover en Folkestone uitgebaat door onze RMT en de British Rail onder de merknaam «Sealink». De derde lijn, een Ro/Ro-vrachtdienst op Dover, wordt uitgebaat door de Cie Schiaffino vanuit de handelshaven, beheerd door de stedelijke autoriteiten.

Zeebrugge daarentegen kent zowel trein- en car-ferryverbindingen, als container- en passagiersdiensten verzekerd door een vijftal rederijen op regelmatige lijnen naar Harwich, Dover, Felixstowe en Hull. Laat ons nu elk van deze lijnen afzonderlijk bespreken om achteraf een globaal beeld te schetsen van de omvang van de trafiek.

### Twee veerdiensten op de Britse haven Harwich

De oudste kanaaldienst startte ruim een halve eeuw geleden onder de vorm van een trein-ferryverbinding op Harwich. De terminal gelegen in de voorhaven van onze Noordzeepoort behoort aan de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats en wordt dagelijks aangelopen door drie Engelse trein-ferries van 3000 ton met een capaciteit van 40 wagons.

Op het bovendeck van deze eenheden kunnen ook fabriekswagens vervoerd worden. Van deze mogelijkheid maken vooral Mercedes en British Leyland gretig gebruik. Het belang van deze kanaaldienst illustreren wij best met volgend cijfermateriaal. In 1978 zorgden de trein-ferries van de SBA voor 1426 overvaarten in beide richtingen. Hierbij werd in totaal 409.014 ton goederen vervoerd, wat 1,2% meer was dan het vorige jaar.

Sinds maart 1968 baat diezelfde SBA ook de Short Sea Containerterminal uit gelegen bezuiden het westelijk schiereiland. In pool met de British Rail en onze NMBS wordt hier een dagelijkse fullcon-

tainerdienst op Harwich verzekerd d.m.v. containerschepen van het «Seafreightliner»-type, die tot 200 ISO-laadkisten kunnen inschepen. Deze tweede link op Harwich, welke aan beide oevers nauw aansluit op het spoorwegnet, wordt door de Ford Cy druk gebruikt voor het transiteren van haar containers tussen de montagefabrieken van Genk, Keulen en Saarlouis aan de ene zijde, en Hatewood en Dagenham aan de overzijde van het Kanaal. Wijzen wij nog even op het belang van deze lijn: tijdens het voorbije jaar werden ruim 120.000 TEU in beide richtingen overgezet.

### Drie gekombineerde passagiers- en Ro/R-vrachtdiensten

Verder telt Zeebrugge drie gekombineerde passagiers- en Ro/Ro-vrachtdiensten verzekerd door multipurpose schepen zoals op de Oostendse lijnen. Citeren wij vooreerst de veerdiensten op Dover sedert maart 1966 uitgebaat door de rederij Townsend-Thoresen. Haar polyvalente ferries van de «Free Enterprise»-klasse meren te Zeebrugge aan de twee Ro/Ro-laadbruggen gelegen naast de terminal van de SBA. Op de lijn naar Dover worden door dezelfde rederij nog twee vrachtferries ingelegd, nl. de «European Clearway» en de «European Enterprise», die uiteraard uitsluitend vrachtgoed overzetten.

De tweede vracht- en passagierslijn wordt uitgebaat door Transport Ferry Service, een zusterrederij van Townsend-Thoresen. Het betreft hier een regelmatige lijn op Felixstowe verzekerd door de polyvalente ferries van de «Viking»-klasse. Die eenheden meren aan dezelfde terminals en samen met de ferries van Townsend-Thoresen verzekeren zij tot 24 overtochten per dag.

De derde vracht- en passagierslijn is van recentere datum en wordt geëxploiteerd door de North Sea Ferries van de P & O-groep. De terminal van deze rederij is gelegen in de achterhaven van Zeebrugge. Het gaat hier om een regelmatige dienst — één overvaart per dag — op de Noordzeehaven Hull, die rechtstreeks aansluit op het Britse autowegenet. Twee multi-purpose ferries, de «Norwind» en de «Norwave», staan in voor een snelle transit tussen het noorden van Engeland en het West-europese vasteland.

Volledigheidshalve vermelden wij tenslotte een tweede lijn op Hull, pas dit jaar ingehuldigd. Het betreft een Ro/Ro-dienst voor rollend materiaal uitgebaat door Roto-Belgium, een compagnie van de Johanssen Groep. De veerboten, die 90 à 120 aanhangwagens kunnen overzetten, meren aan het



nieuw Mac Gregor-ponton gelegen aan de OCZ. Sinds 22 september jongstleden wordt éénmaal in de week verder op Gangemouth in Schotland gevaren. Qua vervoerde tonnages zijn ons nog geen statistieken bekend over deze Roto-Line.

#### **Evolutie van het passagiers- en voertuigenverkeer op de Britse havens**

Qua passagiers- en voertuigentratiek vervoerden voornoemde lijnen op Dover, Felixstowe en Hull in 1977 juist geteld 1.605.927 passagiers en 671.828 wagens in beide richtingen. Het groeiritme van de trafiek bedroeg dat jaar respectievelijk 19 % en 16 %. Sinds de oprichting van deze lijnen was hun jaarlijks expansiecoëfficiënt zelden onder de 15 % gedaald.

Typerend voor de kanaaldiensten van Zeebrugge was toen beslist het aanhoudend hoog ritme van het passagiers- en voertuigenverkeer. De economische laagconjunctuur had op de expansie van de trafiek weinig of geen vat gehad. Vanaf 1978 kwam geleidelijk verandering in deze evolutie. Het jaar-bilan vermeldde toen 1.732.788 passagiers en 715.305 voertuigen in beide richtingen vervoerd, wat respectievelijk slechts 7,8 % en 6,4 % meer was dan het vorige dienstjaar. Voor het eerste halfjaar 1979 luidde de balans: + 1,6 % qua passagiers en + 10 % qua voertuigen. Samengevat krijgen we dus volgend overzicht:

| Periode   | Passagiers | Voertuigen |
|-----------|------------|------------|
| 1-12/1977 | + 19 %     | + 16 %     |
| 1-12/1978 | + 7,8 %    | + 6,4 %    |
| 1-06/1979 | + 1,6 %    | + 10 %     |

Het is duidelijk dat het regresserende groeiritme zich vooral op het vlak van het passagiersverkeer manifesteert. Wat de voertuigentratiek betreft, is de toestand inderdaad nog bevredigend. Een gelijkaardig verschijnsel hadden wij trouwens ook te Oostende genoteerd. Herinneren wij even aan de laatste statistieken gepubliceerd door de RMT-haven: + 21 % voor de voertuigen en slechts + 1,5 % voor de passagiersdienst tijdens de eerste zes maanden van huidig dienstjaar.

#### **Ro/Ro-vrachterverkeer op Engeland blijft gunstig evolueren**

Stellen wij daarentegen de evolutie van de Zee-

brugse kanaaltrafiek voor wat betreft het vervoer van vrachtgoederen. Wij specificeren hier of het enerzijds gaat over de goederen vervoerd door de trein-ferries van de SBA op de lijn naar Harwich, en anderzijds over de Ro/Ro-vracht **hoofdzakelijk** op de linken naar Dover, Felixstowe en Hull overgeven:

| Periode   | Trein-ferrygoederen | Ro/Ro-goederen |
|-----------|---------------------|----------------|
| 1-12/1977 | + 21 %              | + 13 %         |
| 1-12/1978 | + 1,2 %             | + 2,0 %        |
| 1-06/1979 | + 49 %              | + 19 %         |

We bemerken onmiddellijk dat het kanaalverkeer van de Zeebrugse haven qua goederenvervoer in stijgende lijn verloopt. In absolute cijfers beliep het volume van de Ro/Ro-trafiek 3.623.722 ton in globa voor het jaar 1978. Dit was 24 % van de totale maritieme goederenbeweging van Zeebrugge die toen 14.465.700 ton bedroeg. Het belang van het vrachtverkeer op de linken naar de Engelse Kanaalen Noordzeehavens is beslist niet te onderschatten voor de verdere ontplooiing van onze Noordzee-poort.

Stippen wij nog even aan dat we over geen statistieken beschikken in verband met de containertrafiek op Harwich verzekerd aan de Short Sea Terminal. Deze gegevens zijn immers verwerkt in de globale statistieken die ook de activiteiten aan de OCZ inkluderen.

Samengevat mogen wij zeggen dat slechts het **passagiersverkeer** van de Zeebrugse kanaaltrafiek het minder goed stelt. Voertuigentratiek en Ro/Ro-vrachtdiensten blijven inderdaad zeer gunstig evolueren. Net als Oostende heeft ook Zeebrugge nood aan snellere passagiersverbindingen over het Kanaal. Voor onze Noordzee-poort is dit echter van ondergeschikt belang. Hier primeert inderdaad de Ro/Ro-vrachtrafiek, wat beslist niet het geval is te Oostende.

De steeds progresserende evolutie van de kanaaltrafiek aan de Zeebrugse terminals is waarempel een verheugende vaststelling die getuigt van de vitaliteit en de efficiëntie van de oudere en nieuwe veerdiensten en die tevens de funktie van onze Noordzee-poort als ideale transitohaven tussen Groot-Brittannië en het Westeuropese kontinent andermaal bevestigt.





## Goed uit eigen midden

Oppermeester J.B. DREESEN

Het jaareinde is een uitstekende gelegenheid om even achterom te kijken en zeker als dat jaar om en bij het 34ste levensjaar van onze Zeemacht afsluit. Voorwaar een hele tijd en misschien een goede gelegenheid om het maritiem taalgebruik in eigen midden even te «CHECKEN» (van het Engelse TO CHECK, in de zin van nagaan, controleren).

Als men aan boord van onze schepen over de kommandant spreekt heeft men het meestal over «DEN OUWE». Voor onze Franstalige broeders is het «LE VIEUX». Het uit de Franse marinetaal afkomstige «PACHA» vond weinig of geen ingang.

«NUMBER ONE» of «DEN EERSTEN» is de gebruikelijke naam voor de persoon die officieel de EERSTE OFFICIER heet. In het Frans bleef het «LE PREMIER». Aan boord van de schepen groter dan een MSO spreekt men echter van «DEN TWEEDEN IN BEVEL», «LE SECOND» in het Frans.

DE KOKSEN (vervorming van het Engelse COCK-SWAIN, de Chef der Equipage aan boord van de kleinere eenheden van de Marine) is nog algemeen gangbaar als naam voor de functie die normaal «de wapenmeester» heet. Deze laatste benaming wordt echter uitsluitend in de walinstellingen gebruikt.

Typisch is aan boord de vorm die de benaming BOOTSMAN in het Frans krijgt waar hij als «LE BOOTS» wordt uitgesproken. De eigenlijke Franse naam voor deze functie «BOSCO» is minder gebruikelijk bij ons.

SCHIPPER was, tot voor zoveel jaren, het hoogste examen dat de scheepsonderofficiëren van het dienstvak DEK moesten afleggen, om tot de hoogste graad in het onderofficiërenkader te kunnen promoveren. Toen echter in 1961 het nieuwe statuut voor de beroepsonderofficiëren van kracht werd, verviel dit examen en werd het vervangen door het brevet I. De naam bleef echter bestaan maar werd nog enkel gebruikt als aanspreektitel voor de gezagvoerder van een R.D.S.-schip, een sleper of de Spin. Uitzonderlijk wordt hij ook wel gebruikt om oudere dekonderofficiëren aan te spreken. De Franse tegenhanger PATRON kwam er bij ons voornamelijk in door toedoen van Maitre-Principal VITEL

«le Patron Vitel», zoals ettelijke generaties bootsmannen hem gekend hebben. Deze Franse keuronderofficier, door de Marine Nationale ter beschikking gesteld, verzorgde gedurende een tiental jaren de opleiding van de Franstalige dekonderofficiëren. In Neptunus nr 3 van 1979 hebt U ondertussen kunnen lezen dat Patron Vitel onlangs in zijn geboortestreek overleden is.

Het hemdje zit nader dan de rok, de BREVETE of de NAVIGATEUR (zelfde namen in het Frans) is de gemeenzame aanduiding voor de GEBREVETEERDE IN DE ZEEVAART aan boord. De officier die de navigatie onder zijn bevoegdheid heeft heet daarentegen de OPS, verkorting van het woord Operaties. Andere typische benamingen zijn TUUT-TUUT (of chef TUUT-TUUT) voor de mensen uit de radiohut en CHIPPY voor de scheepstimmerman. Chippy werd uit de Engelse matrozentaal overgenomen. Het woord vond zijn oorsprong bij de CHIPS, de houtspaanders die rondvliegen als de timmerman aan het werk is. «CHEF MACHIE» is aan boord een van de gemakkelijke tweetalige woorden waarvan onze mensen het recept schijnen te bezitten. «DE TWEEDEN VAN HET MACHIE» wordt in het Frans vertaald als «LE SECOND DE LA MACHINE». DOK, PILULE, DOCTEUR of TOUBIB zijn de namen die zowel in het Nederlands als in het Frans gebruikelijk zijn voor de verpleger aan boord of de dokter.

De PADRE is de zieleherder, van welk geloof hij ook is. Dit woord erfden we uit het Spaans, waar het de betekenis van Pater heeft.

Hofmeester en zeuntje zijn twee woorden die men al sedert jaren in het taalgebruik aan boord probeert te doen opnemen. Dat blijkt echter hopeloos want na 34 jaar zijn STEWARD en MESSMAN (beiden in deze betekenis uit het Engels) nog springlevend.

Zeer goed vind ik de klassering van de officieren volgens het aantal gallons dat ze dragen. Zeer kleurrijk hoort men hierbij spreken van EEN, TWEE, DRIE of VIERBANDERS en net zoals de Engelsen spreken van een TWO-AND-A-HALF STRIPER zegt men bij ons TWEE-EN-HALF-BANDER en ook EEN DRIE-EN-HALF-BANDER, want die hebben wij meer dan zij.



Taalkundig zeer juist is ROERGANGER (TIMON-NIER). Minder juist is echter als men na al die jaren nog steeds over de GANGWAY blijft spreken. Hier vond, alle pogingen ten spijt, een woord als VAL-REEP nog geen ingang. De Franstaligen aan boord spreken ook wel van de « Gangway » maar bij hen komt het woord « COUPEE » toch meer voor. Tweetalig, op een typisch Belgische manier, zijn echter de woorden die betrekking hebben op de Bootsmannfluit, (le sifflet de manoeuvre) want hier spreekt iedereen van de PIJP (le PIJP), PIJPEN (PIJPER) en de PIJPER (le PIJPEUR). Tweetalig is ook het woord SOEP (Fr. SOUPE). Potage wordt niet gebruikt. Een nieuw en zeer verspreid woord is SUPPLEMENT of SUPPLEMENTJE, in de betekenis van een toemaatje op de gewone maaltijd.

Bijnamen van schepen zijn in onze marine dun gezaaid. Bij mijn weten wordt de ZEVENHONDERD GRAMMEN (SEPT CENT GRAMMES) als een veralgemeende bijnaam van de Zenobe Gramme gebruikt, terwijl de Godetia, door zijn minder elegante bewegingen in zijn jeugd, de bijnaam LA GODASSE kreeg, naam die door de Nederlandstaligen prompt werd overgenomen als DE GODASSE.

Typisch van bij ons is ook het woord FARDE voor wat in het Nederlands een SLOF (of in het Franse une CARTOUCHE) sigaretten noemt.

Aan boord van onze schepen en ook aan de wal wordt nog enorm GEFIXT, (van het Engelse TO FIX, in de zin van: voor mekaar brengen, regelen, maar dan op een meestal handige en niet altijd reglementaire wijze).

Sedert men ruimer werd met de middernacht- en nachtvergunningen wordt er aan boord niet meer GESCHIFT (van het Engelse to SHIFT, in de betekenis van verplaatsen, zich wegspelen, « de muur doen », « faire le mur » zoals men het in de kazerne pleegt te heten).

Het gebruik van SCHIFTEN in de betekenis van het VERHALEN van schepen is daarentegen vergroot.

Dit is voornamelijk te wijten aan het onnoemlijk

groot aantal verhaalmanoeuvres die dag in dag uit tussen CEDRA en de LOGISTIEK gebeuren.

Nog twee woorden van bij ons. Alhoewel « Centre de Dragage » reeds lang heeft afgedaan spreken onze mensen nog altijd van CEDRA en heet Het Commando Logistiek kortweg DE LOGISTIEK.

Zo spreekt men Zeemachtsgewijs ook altijd over EGUERMIN en de MAHIEU (de officieren zeggen COMOPSNV), maar alle overige basissen worden uitsluitend geografisch bepaald en zo muteert iemand naar Sint-Kruis (of Brugge), Nieuwpoort, Zeebrugge, Kallo of Brussel.

Sedert de ellenlange procedures van het nieuwe tuchtreglement in voege kwamen wordt er minder OP DEN BOEK GEZET (AU STECK). Of dat de tucht ten goede komt valt te betwijfelen.

Aan boord VALT of LIGT nog altijd alles op Z'N GAT. Zo kan de gyro, de decca, een motor of een generator OP Z'N GAT VALLEN of LIGGEN. In de WARDROOM (de nog steeds Engelse benaming van het gemeenschappelijk verblijf van de officieren aan boord) spreekt men uiteraard van het UITVALLEN van deze toestellen.

Voor alles aan boord waarvoor men zich moet klaar houden geldt nog steeds het Engelse STAND BY, terwijl bij het ten anker komen het bevel LEGGO (Eng.: LET GO = laat gaan) gebruikelijk blijft.

Aan boord van onze schepen kennen we ook geen HUTTEN o CHAMBRES, maar uitsluitend KABIENEN (CABINES). En het LOGIES of VERBLIJF van matrozen en onderofficieren is nog steeds de MATROZEN, PO's en CPO-MESS.

KAAPSTAANDERS, LIEREN, CABESTANS, GUINDEAUX of TREUILS bestaan niet in de Zeemacht, of het ding horizontaal of verticaal draait heeft geen belang voor onze mensen en is blijft het een WINCH. Dit woord komt tenandere in de laatste jaren versterkt uit de praktijk door het veelvuldige WINCHEN van onze helicopters.

Opgetekend in een stormachtige decembermaand van het jaar 1979, aan boord van een M.S.O. op weg naar, wat dacht u, BREST natuurlijk.

## WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

Prijs : 330,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn : 3 weken.

## EMBLEMES

Une série d'émblèmes - pratiquement pour tous les navires - exécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection. Une splendide et élégant cadeau pour un jour de fête.

Prix : 330,- Fr. T.V.A. comprise.

Vue la fragilité de cet article, Il ne sera fait aucun envoi. Délai de livraison : 3 semaines.





# Postzegelnieuws

## Scheepswrakken en hun inhoud op postzegels

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

Een schip is van vergankelijk materiaal. Wanneer het wordt achtergelaten aan de oever van een stroom of rivier, zal men er na een paar honderd jaar bijna niets meer van terugvinden. Anders is het als een schip gezonken is in een kustgebied of rivier: hiervan kunnen na geruime tijd nog resten worden teruggevonden, die ons een schat aan informatie geven betreffende hun geschiedenis. Een mooi voorbeeld hiervan vinden we terug op een Nederlandse zegel van 1977 met een heel duidelijk gedeelte van een scheepswrak op zijn vindplaats. In de loop der tijden zijn in de omgeving van de zuidelijke oever van de rivier de oude Rijn, meer bepaald bij Zwammerdam, herhaaldelijk archeologische vondsten uit de Romeinse tijd gedaan. Na een toevallige vondst van een boomstamkano in december 1971 werd het onderzoek voortgezet, waarbij ondermeer drie grote eikehouten transportschepen zijn gevonden. De zegel toont de kleinste van deze drie schepen vermoedelijk een veerpont (Yv. 1070).



Yv. 1070

Scheepsarcheologie is een nog jonge wetenschap, die dankzij het gebruik van de nieuwste technische snuffjes momenteel een grote opgang kent. De opzienbarende ontwikkelingen van de duiktechnieken maken het mogelijk dat vele - tot nu toe onvindbare - scheepswrakken gelokaliseerd werden. Uiteraard vragen de onderzoekingen, onder water en in de drooggelegde gebieden, een eigen techniek. Ongevoelbaar veel schepen zonken in de vroegere Zuiderzee. Bij het droogleggen van gedeelten van deze zee werden de wrakken ervan als het ware de scheepsarcheologen op een presenteerblaadje aangeboden: het werk van deze mensen is zeer boeiend.

In de loop der eeuwen ontstond een geweldige

variatie aan scheepstypen, ten gevolge van de eisen die de gebruikers aan hun schepen stelden. Ook het voorhanden zijnde bouw materiaal, of het ontbreken ervan, speelde een grote rol. In Noordwest Europa was er een overvloed aan hout, maar in andere streken was er een volstrekt tekort aan. De scheepsarcheologen kunnen voor hun studie slechts putten uit zeer weinig bronnen: wat beschrijvingen, een aantal afbeeldingen op schilderijen of prenten waar de kunstenaar zich soms tot een onnauwkeurige weergave liet verleiden. Wat trouwens zijn goed recht was; kunst is kunst. U begrijpt de moeilijkheden van de onderzoekers die noodgedwongen uit deze kunstafbeeldingen theorieën moesten ontwikkelen die in confrontatie met een gerecupereerd wrak als kaartenhuisjes ineens stortten. Er zijn weinig resten van schepen uit de late middeleeuwen overgebleven, waarschijnlijk deels uit onachtzaamheid bij de opgravingen of deels uit het niet herkennen van de vondsten. Men kan wel stellen dat de vele scheepsrampen, uit de late middeleeuwen, als oorzaak onvolkomen constructies hadden, maar ook slecht onderhoud was één der oorzaken van het scheepsverval. Er zijn gevallen bekend waarbij schepen gewoon door het slechte weer, de golfslag of door de wind in de haven zonken (Samoa ISIFISO YV 262+265). Bij het bouwen van een schip werd veel aan het toeval overgelaten, ook de bekwaamheid van de bouwer en de traditionele scheepsbouw speelden hier een rol. Van houten binnenvaartschepen zijn bijna geen details bekend. Slechts op het einde van de vorige eeuw, toen bleek dat de houten scheepsbouw ten dode was opgeschreven verwaardigde men zich deze schepen in beeld te brengen.



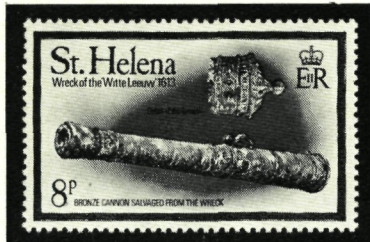
Yv. 262



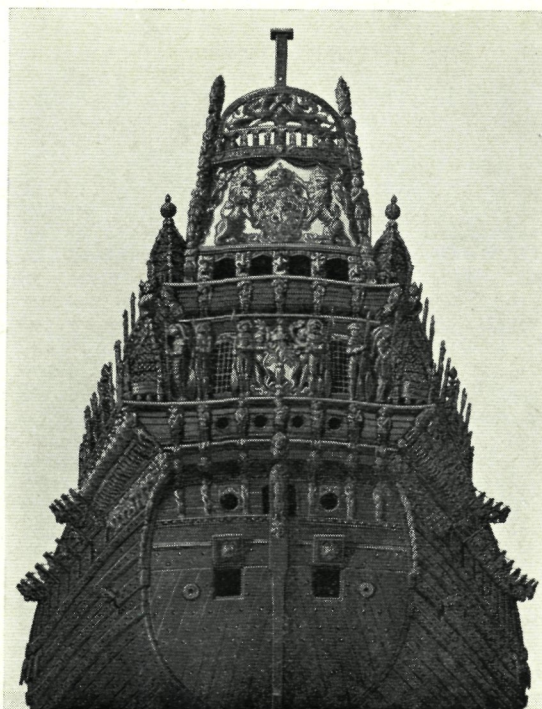


Yv. 265

De aan boord gevonden scheepsresten zoals vaatwerk, huisraad, ijzer en lading geven een werkelijk idee omtrent het menselijk bestaan aan boord. Zij geven ons ook een duidelijk overzicht van de scheepsbouw, het leven aan boord en de handelsrelaties uit vervlogen tijden. Zo werden er diverse voorwerpen in het wrak van de Nederlandse Oost-India vaarder De Witte Leeuw aangetroffen (St. Helena YV...).



Vele archeologische schatten gaan verloren omdat de werkzaamheden op de vindplaatsen moeilijk of in het geheel niet kunnen worden stopgezet. Zo kan bijv. het plaatselijk onderbreken van baggerwerken moeilijk te verwezenlijken zijn. Scheepsresten worden meestal aangetroffen op plaatsen waar een grondig onderzoek bijna onmogelijk is. Wij hebben de scheepswrakken zelf nodig, samen met archiefgegevens om tot een goed inzicht te komen betreffende de bouw van een schip. Soms hebben duikers op grond van archiefgegevens ontdekt waar bepaalde wrakken lagen. Er wordt naar scheepswrakken gezocht uit sportieve overwegingen, uit winstbejag, maar gelukkig voor het overgrote deel uit historische belangstelling. Meestal zijn de gezonken wrakken aan het oog van de duiker onttrokken door de dichte begroeiing van zeewier wat het herkennen bijzonder moeilijk maakt. Vooral in het middellandse Zeegebied zijn de scheepsresten veelal bedekt met kalkformaties. De plaats waar de scheepsramp plaatsvindt is bepalend voor de staat waarin het wrak gevonden wordt. Als het schip op een stevig strand vastgelopen is wordt het vrij snel gesloopt door de branding, op drijfzand echter zakt het vrijwel in zijn geheel naar de diepte waar het beter bewaard wordt. Het is onmogelijk het aantal scheepswrakken dat zich onder de waterspiegel bevindt te schatten, maar het moet een astronomisch getal zijn. Slechts een klein aantal is tot nu toe gecatalogeerd. Er zijn enkele houten schepen die de eeuwen en de ondergang hebben getrotseerd en die als museumstukken van uitermate belang zijn voor de scheepsarcheologie : zoals bijv. de WASA.







Zweden Yv. 625-630

Op 10 augustus 1628 kapseisde en zank het statige Zweedse vlaggeschip Wasa. Meer dan drie eeuwen lag het op de bodem van de Stockholmse haven. Het prachtige met beeldhouwwerken versierde schip zank op zijn maidentrip al na een paar honderd meter. Meer had het niet nodig om te bewijzen dat het niet zeewaardig was. Toen het voor het eerst de volle wind in de zeilen kreeg, maakte het al gevaarlijk slagzij. Via de geschutspoorten stroomde het water binnen aan bakboordzijde. Niets kon het schip nog redden. Het gejuich op de kade stokte en maakte plaats voor ontzetting.

Niettegenstaande de begeleidende boten de meeste opvarenden konden redden, verloren ongeveer 50 man het leven. Voor Zweden eindigde die trotse dag in een tragedie. Het 70 meter lange schip had een belangrijke bijdrage moeten leveren aan de eer van Zweden als zeevarende natie. De eerste dertig jaar na zijn ondergang werd herhaaldelijk gepoogd het schip te bergen, maar alle pogingen mislukten. In 1644 echter slaagde men erin met een zeer primitieve duikerklok 53 van de 62 bronzen kanonnen te bergen. Intussen zakte het dieper weg in de modder tot het wrak in 1956 door de archeoloog Anders Franzen opnieuw gelokaliseerd werd. Nu kon het grote werk beginnen. In 1961 werd het schip gelicht. Het was zo goed als intact; meteen was een schakel gelegd tussen de Vikingschepen van het jaar 1000 en de goed bewaarde Victory van 1765. Het beeldhouwwerk uit de 17e eeuw dat het schip sierde, vormt de prachtigste collectie ter wereld. Alle voorwerpen in het schip werden schoongemaakt en beschermd tegen verval. Naast het belang voor de scheepsbouwhistorie, heeft de Wasa als groot oefenproject gediend voor de conserveringstechniek van allerlei materialen. Het was de eerste keer dat op grote schaal de behandeling met polytyleenglycol werd toegepast. Over enkele jaren zal het gerestaureerde vlagge-



Yv. 591



Yv. 594

schip Wasa naar een speciaal museum worden overgebracht (Zweden Yv 625-630). Er werd door de Zweedse posterijen ook een speciale postkaart uitgegeven met een afbeelding van een deel van het schip.

In de Middellandse zee is een groot aantal scheepswrakken bekend uit vrijwel alle tijdsperiodes. Veel andere wrakken zijn nog niet geïdentificeerd. Met zand bedekt, behouden zij de waarschijnlijkheid dat nog heel wat van de schepen bewaard zou kunnen zijn. De metaaldetector en de protonmagnetometer kunnen hier zekerheid bieden.





# Scheepspost

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

USS Silversides SSN679 bracht half oktober een bezoek aan Zeebrugge. Voor de verzamelaars van duikbotencovers was dit een echte buitenkans. Diegenen die het schip bezochten en op hun omslagen de scheepsstempel lieten plaatsen, zijn nu de gelukkige bezitters van één of meerdere pracht-exemplaren. Tevens maakte ik aan boord een staaltje van coverservice mee: alhoewel het bemanningslid, dat de scheepsstempel onder zijn beheer heeft, niet aan boord was, werd zijn taak overgenomen door de «public affairs» officer. Deze spaarde tijd noch moeite om de aangeboden omslagen af te stempelen. Daar hij dit werk niet gewoon was en bovendien de omslag op een harde tafel had geplaatst, bekam hij aanvankelijk slechts een flauwe, onduidelijke afdruk. Velen zouden het hierbij laten of het gewoon opgeven, maar hij zocht verder naar een oplossing. Er werd verse inkt op het stempelkussen aangebracht, maar ook dit gaf nog niet het gewenste resultaat. Uiteindelijk legde hij dan een opgevouwen, zacht tafelkleed onder de

omslag en dit bracht de oplossing. Op te merken valt wel dat de stempel van de Silversides een metalen stempel is. Het resultaat kunt U zien op de omslag.

USS Silversides SSN679 werd te water gelaten op 4 juni 1971 in Groton Connecticut. Zij werd op 5 mei 1972 gecommisioneerd als 100ste schip (zie stempel) van de atoombekrachte onderzeevloot. Haar snelheid is meer dan 20 knopen. Zij is een Sturgeon-class attack vessel. USS Silversides kan men best aanschrijven op volgende wijze:  
To the Commanding officer USS Silversides  
Fleet post office New York  
N Y 09501 USA

Zend nooit meer dan twee omslagen en vergeet niet er een beleefd begeleidingsbriefje bij te voegen. Enkele Belgische zegels van groot formaat bijsluiten voor een eventuele postzegelverzamelaar aan boord is een gewaardeerd gebaar.

*Drukwerk*

COMMANDING OFFICER  
USS SILVERSIDES SSN 679  
FPO NEW YORK, NY 09501



A.A. JACOBS  
Moerkerkesteenweg, 257  
8310 BRUGGE 3 - ST. KRUIS  
BELGIUM



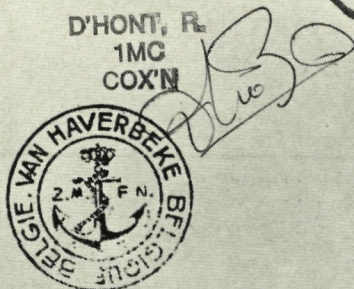
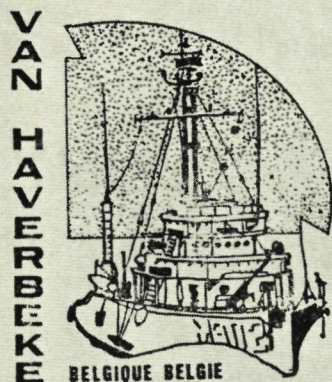
SPEDRO COVER CLUB verzorgde weer drie stem-  
pels voor Belgische zeemachtschepen. Dit keer kwa-  
men de Westhinder, de Wandelaar en de Van Ha-  
verbeke aan de beurt. Voorzitter W. Lagaese en  
« public relations » A. Jacobs overhandigden in  
naam van de Spedroclub de nieuwe scheepsstem-  
pels aan de commandanten van hogergenoemde  
schepen in de hoop dat de verzamelaars van

scheepsstempels een verzorgde stempel op hun  
omslagen mogen verwachten.

Matroos milicien VANSTIPHOUT Luc was de ont-  
werper van de stempels van de Wandelaar en de  
Van Haverbeke.

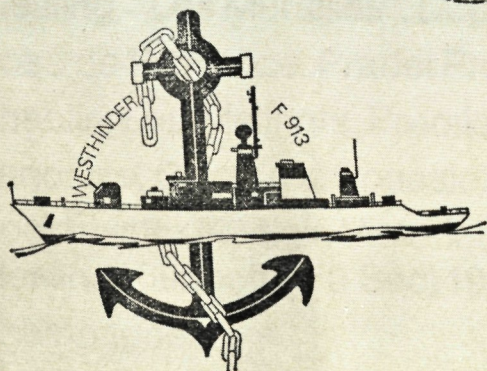
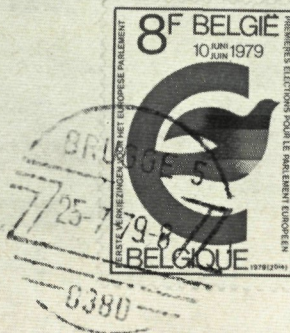
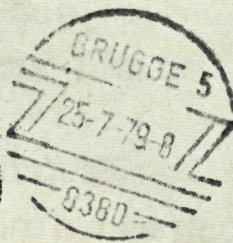
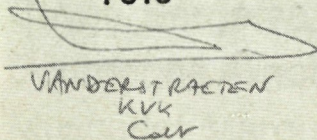
Het stempelmotief werd ook gebruikt voor de nieuwe  
T-shirts van de Wandelaar.

**Groepering Operaties van de Zeemacht**  
Mijnenbestrijdingsflottielje  
Smaldeel 191  
M902 VAN HAVERBEKE



A.A. JACOBS  
Moerkerkesteenweg, 257  
8310 BRUGGE 3 - ST. KRUIS  
BELGIUM

**WESTHINDER  
F913**



A. JACOBS

Moerkerke stuyg 257

8310 BRUGGE





## neptunus winkeltje



**Enkel** door overschrijving / storting  
voor rekening nummer **473-6090311-30**  
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par  
virement / versement au compte  
**473-6090311-30** de Neptunus.

### « T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten :  
small, medium en large met volgende opdrukken :  
GODETIA - ZINNIA enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere  
kombinaties mogelijk.

Prijs : 230,- fr. inclusief B.T.W.  
Verzendingskosten : 25,- fr.

### « T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenu en trois tailles :  
small, medium et large avec les impressions suivantes au  
choix :  
GODETIA - ZINNIA etc...

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons  
sont possibles.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,- Fr.



# BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE

## HANS JURGEN HANSEN

GALIONS FIGUREN. Stalling Verlag CMBH, Oldenburg-München-Hamburg. 24 × 30. 224 blz. Prijs na voorintekening niet gekend.

Gedurende eeuwen hebben de boegbeelden, de houten engelen van Neptunus zoals ze wel eens genoemd worden, schepen en bemanningen op alle wereldzeeën een mythische bescherming verleend tegen storm en ontij.

De figuratieve stevenversieringen, geboren uit de mythologie, werden langs de Egyptenaren, Feniciërs en Vikingen ontwikkeld tot wat in latere eeuwen ware ornamenten zouden worden van de pronkstichting versierde schepen van de Renaissance en de Barok, om in de 18de en de 19de eeuw uit te bloeien in een fantasierijke veelzijdigheid. De laatste, nog in gebruik zijnde, resten van deze, op overlevering gebaseerde, maritieme kunstvormen, vind men hier en daar nog aan boord van een zeilend schoolschip of een tot museum omgebouwd zeilschip.

Op basis van opzoekingswerk dat door het DEUTSCHES SCHIFFAHRTMUSEUM op wereldvlak georganiseerd werd, werkte marinehistoricus en kunstwetenschapper HANS JÜRGEN HANSEN een algemene catalogus van de boegbeelden uit. Het is de eerste maal dat een dergelijk werk verschijnt.

In enkele hoofdstukken geeft hij een overzicht van de ontwikkeling van de stevenversieringen, gaande van het gebruik van de kop van offerdieren tot de grote verscheidenheid van boegbeelden die in de 19de eeuw voorkwamen.

Aansluitende hierop behandelt hij summier de beeldhouwers en houtsnij kunstenaars die voor de aanmaak van al deze kunstwerken instonden.

Het grootste gedeelte van het boek wordt ingenomen door een uitstekend geïllustreerde «GENERAL KATALOG», een inventaris van alle gekende en nog bewaarde boegbeelden in de wereld. Niet minder dan tweeduizend van deze decoratieve getuigenissen uit de zeilvaart zijn hierin opgenomen, onverschillig of ze zich in een museum, een maritieme stichting of privébezit bevinden of nog op de steven van een schip staan.

Voor elk beeld werden, wanneer zulks mogelijk bleek, de volgende gegevens vermeld: ouderdom, naam, herkomst van het schip, beeldhouwer, omvang en plaats waar het stuk zich bevindt. Het onderwerp werd op royale manier geïllustreerd met behulp van 514 zwart-wit foto's en 32 kunstfoto's die op volle bladzijdegrootte de schoonheid en de sierlijkheid van deze beelden accentueren. Onder de vele maritieme landen die in deze catalogus behandeld worden neemt ons land een eervolle plaats in met de beschrijving van negen boegbeelden en een boegversiering. Acht van de beschreven beelden alsook de boegversiering staan in ons Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, één

boegbeeld komt voor in het Legermuseum te Brussel. Niet minder dan 5 foto's illustreren onze nationaal erfgoed op dit gebied. Een prachtig en degelijk werk dat de belangstelling verdient van alle marinemensen. Beschikbaar in de, overigens zeer rijke, maritieme verzameling, van de Oostendse Stadsbibliotheek.

J.B. DREESEN

## ERNLE BRADFORD, «NELSON: THE ESSENTIAL HERO» (Panther Granada Publishing, New-York & Macmillan London Ltd 1977 - 357 blz.)

De auteur, die tijdens de tweede wereldoorlog in de Royal Navy diende en tevens onder zeil de Atlantische Oceaan doorkruiste, heeft een levensbeschrijving van Nelson op zich genomen ondanks de talrijke voorgaande werken dienaangaande. Hij is er nochtans in geslaagd ons door een boeiende lectuur, het tot heden onbekend intiem leven van zijn held in het juiste licht te laten zien.

Vanzelfsprekend komen de verhalen van de gedenkwaardige zeeslagen te St Vincent, Aboukir, Kopenhagen en ten slotte Trafalgar erbij te pas maar dan zo fascinerend door de nauwkeurige beschrijvingen van zowel bescheiden als hoogstaande getuigen. Door zijn vader, een strenge dominee, stipt opgevoed, slaagt de tengere Horatio erin op z'n 12 jaar aan boord van een «64 guns» ingescheept te worden. Daar zal hij onderhanden genomen worden door de gunner, specimen uit dat ruggegraatvak van de Royal Navy terwijl de «schooly-chaplain» hem de eer beginselen van de zeevaartkunde zal inprenten. Het opleggen van de «Raisonable» zal hem voor 'n jaar benedede van een West India Trader brengen waaruit hij twintig jaar nadien nog zal bekennen: «I returned a practical seaman, with a horror of the Royal Navy, and with a saying then constant with the seamen: Aft the most honours, forward the better man!» (blz. 31).

«His power of winning his officers' and men's affection» (Sir Charles Beresford, blz. 123) betuigt van zijn voortdurende bezorgdheid tijdens zijn roemwaardige loopbaan om het welzijn van zijn officieren en bemanningen en zal wel het gevolg geweest zijn van dit lastig jaar aan boord van een koopvaarder.

Jonge «Post Captain» op 28 jarige leeftijd van een fregat op post in de Kleine Antillen, zal zijn weerspannig karakter, als jongeling reeds gebleken, hem in moeilijkheden met zijn overheden brengen.

Enerzijds met de plaatselijke Admiraliteits vertegenwoordigers wegens voorrecht over het voeren van de gezagswimpel en, erger, met de Admiraliteit anderszijds omwille van zijn beslaglegging op koopvaarders van de jonge Amerikaanse republiek waarmee Their Lordships willens nillens de goede handelsbetrekkingen toch wensten te behouden.



Jervis' zegepraal te Sy Vincent, te danken aan Nelsons opzettelijk miskennen van de nauwkeurig vastgelegde « line of battle » regels, zal zijn eigenschappen als gevechtseider ter zee bevestigen, hem in de adelstand brengen en, pas 38 jaar, zijn bevordering tot Schout-bij-Nacht medebrengen. Jammer genoeg zal zijn mislukte commando aanval op Sta Cruz te Tenerife in 1797 korts nadien, hem zijn rechter arm kosten, afgezet onder de toen gruwelijke omstandigheden.

De overdadig lofwaardige eerbewijzen hem op het hof van Koning Ferdinand te Napels toegewezen na zijn vernietiging van de Franse vloot te Aboukir zullen hem niet weinig opblazen : « ... his propensity for orders and decorations... except for his dog-like affection to Emma » (Lord Minto, blz. 254), die laatste toch maar uit zeer eenvoudige afkomst waarvan de duurzaamste hartstochten zich beperkten tot eierzucht en ijdelheid. Bezweken voor de verleiding van Lady Hamilton zal hij tot twee maal de bevelen van zijn opperbevelhebber ontwijken, « Lady Hamilton has had command of the Fleet enough » (Admiral Lord Keith, blz. 251), zijn trouwe en deftige echtgenote verloochenen en, inderhaast over land langs Vienna naar Engeland terugkeren met Emma en Sir Williams, het veld ruimend voor de oprukken-de napoleontische legers. Thuis nogal koeltjes gejeugd door Their Lordships moet hij bovendien de voorzichtige afkeuringen van zijn beste strijdmakers slikken.

Te Kopenhagen zal hij zijn smaldeel in een zeer hachelijke positie wagen ten einde de Deense vloot te kunnen vernietigen en de kustbatterijen tot zwijgen brengen, doordrijvend ten koste van zodanige verliezen niettegenstaande het staakt het vuur door Hyde Parker gehesen hetgeen hij zal weigeren te zien « ... putting his glass to his blind eye, he exclaimed : I really do not see the signal ! » (Colonel Stewart, blz. 281).

En eindelijk Trafalgar, waar zijn bevelsovername van de blokkade vloot buitenwaarts Cadix, door zijn « band of brothers » geestdriftig begroet werd als de terugkomst van de onweersproken leider waarvan de ongewone aanvalsplannen hen de zegepraal zal schenken.

Als door het voorgevoel van zijn noodlottig end bekommerd zal hij nog bij dageraad van de gedenkwaardige 21 oktober 1805, zijn trouwste Blackwood van de « Euralyus » en Hardy, trouwens captain van de « Victory » als getuigen vragen bij het opstellen van zijn aandoenlijk uiterste wil waarbij hij de Admiraliteit nederig verzoekt hem de gunst te willen toestaan te zorgen voor Emma's, Lady Hamilton, behoeften en toelaten dat zijn pleegdochter enkel de naam Nelson zou mogen dragen.

Terecht besluit de auteur dat de overwinning toekwam aan Nelsons ongewoon aanvalstalent, aan het Engels opperst zeemanschap aangezet door ononderbroken zeedienst terwijl de vijandelijke schepen en bemanningen in onbruik groeiden door al te langdurig havenverblijf, aan de overtreffende bekwaamheid van het Engels geslacht terwijl captain Blackwood daags nadien zal schrijven : « Ze wachtten de Engelse aanval af met 'n koelbloedigheid waarvan ik tot spijt getuige moest zijn. Ze vochten op een wijze waarvan ze eer halen » (blz. 350).

Een uitgebreide index vergemakkelijkt opzoekingen naar aanhalingen van tijdgenoten.

J.C. Böting

## DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1980 VERSCHENEN

Heden is de 42e jaargang van dit belangrijke werk, welke op elk vissersvaartuig en rijksschip in de Noordzee een onmisbare gids geworden is, verschenen.

Deze Zeemansalmanak is niet alleen een ware gids voor de vissers op zee, maar wordt thans ook door de Zeemacht, de mailboten, de loodsdiensten en alle maritieme diensten alsook de Zeevaartscholen gebruikt.

Deze 42e editie van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak wil de traditie voortzetten van de voorgaande uitgaven. Dit houdt dus in een leidraad te zijn voor de varende zeeman die de jongste jaren overvloedig gekonfronteerd werd met een nieuwe en/of gewijzigde maritieme reglementering. Van een bevelvoerder, zij het nu van een mammoettanker of van een miniscuul vissersvaartuig, wordt tegenwoordig een uitermate grote kennis gevraagd van de voorschriften. Een nog nauwelijks bij te houden zaak ! Dat precies hebben wij voor ogen gehad bij de samenstelling van onze nieuwe editie van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak. Opnieuw hebben wij gepoogd zo volledig en zo actueel mogelijk te zijn in de verscheidene rubrieken.

Nieuw is ook de opname van de lijst der vishandelaars die in de vismijnen van onze kust opgetekend staan ; in de rubriek « nuttige inlichtingen » werd een volledige herwerking doorgevoerd wat het Ministerie van Landbouw betreft, waaronder de visserij resorteert en in de rubriek over de handels-haven werden ook meerdere nieuwe en nuttige informatie opgenomen die de havens van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen aanbelangen. Kortom, ook deze nieuwe jaargang kan een nuttig instrument zijn voor de gebruiker.

Volgend jaar zal aan dit werk een volledig nieuwe richting gegeven worden, zodat het niet alleen een almanak zal zijn, maar een leerboek ten dienste van al wie in de zeevaartkunde, de visserij en de yachting wil beslagen zijn. De gevaren op zee worden steeds groter. De verfijning van de techniek en de voorlichting moet zich aanpassen. We hebben dus gemeend onze volgende editie speciaal daaraan te moeten wijden in het belang van al wie de zee bevaart.

Alle aandacht wordt ook gevestigd op de nieuwe reglementering inzake de verkeersscheidsstelsels voor het Nauw van Kales, waaraan zich zovelen nog vergissen.

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. BTW en 65 fr. aan verzendingskosten (90 fr. voor het buitenland), te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het « Nieuwsblad van de Kust », H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

E.V.H.



# INFO MARINE



Admiraal,

Ik heb met genoegen het mooie fotoalbum ontvangen dat voor mij de prettige herinnering zal bewaren van mijn bezoek aan de WESTHINDER. Mijn oprechte dank voor deze toezending.

De indrukwekkende uitbouw van de Marinebasis-Zeebrugge, de hoge technische waarde van het nieuwe fregat, de uitstekende houding en kennis van de bemanning, betekenen een niet geringe bijdrage van onze Marine in de defensie inspanning van ons Land.

Met de meeste hoogachting.

*J. P. L. Van Dyck*  
*van België*

Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, mocht naar aanleiding van het bezoek van Z.K.H. de Prins van Luik, aan de Westhinder en de Marine Basis Zeebrugge, hierbovenstaande brief ontvangen.

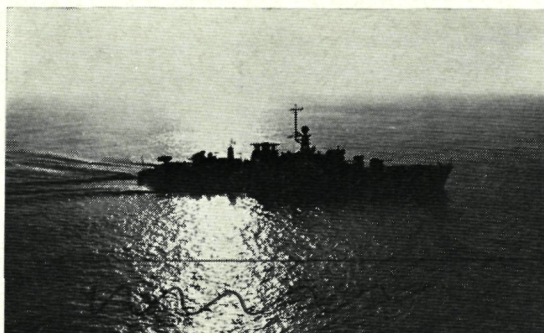


# Fotoreportage Westdiep

Graag verlenen wij ruimte voor deze prachtige fotoreportage van het verblijf WESTDIEP te Portland, de foto's werden ons onlangs uit Bermuda toegezonden. De nummers naast de uitleg verwijzen naar de foto.

- 1 Westdiep te Portland. Soms lag de zee er wel vreedzaam bij, maar zulke dagen waren al te zeldzaam in nov./dec. 1979.
- 2 Anker op bij dageraad... De dagen begonnen reeds vroeg te Portland.
- 3 Eindelijk weer thuis - Binnenlopen Zeebrugge bij valavond op 8 december 1979.
- 4 BOZ - Een ander fregat achter de RFA als «life guard».
- 5 BOZ - Bevoorrading op zee werd een routine, maar het materiaal wil wel eens koppig zijn.
- 6 Distress Exercise (Brandbestrijding) Een grootscheepse oefening waarbij hulp geboden wordt aan een getroffen gebied aan wal door 50% van de bemanning.

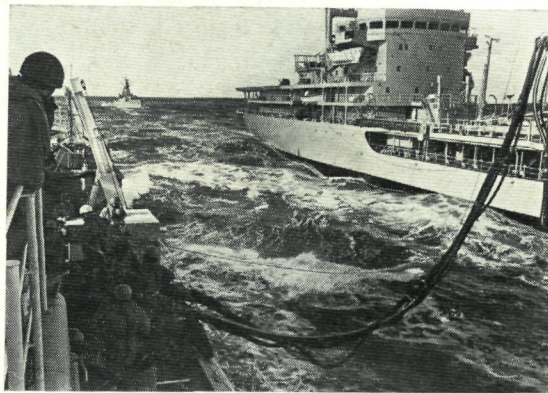
- 7 Ook Belgische onderrichters waren ter plaatse. IMC Goethals van COMINAV adviseert.
- 8 Gekwetste wordt EHBO toegediend in afwachting dat zwaarder materiaal aanrukt om hem te bevrijden.
- 9 Oefening gekwetsten... tijdens een NBCD oefening a/b maar onze EHBO-ers wisten er wel raad mee.
- 10 Even verpozen op «Konings Dag». De Comd., KVK Verhoest brengt de toast uit aan ZM de Koning bij de matrozen, de Comd. bij de officieren.
- 11 Westdiep Portland, 6 nov. - 7 dec. 1979. Ook op zondag wordt er te Portland gewerkt... Op «short notice» dienen de afgemeerde schepen een bezoekende VIP te produceren en hem te voorzien van een internationale erewacht.
- 12 VIP arriveert.
- 13 VIP op bezoek (voor oefening)... Westdiep in de achtergrond. Portland, november 1979.



1

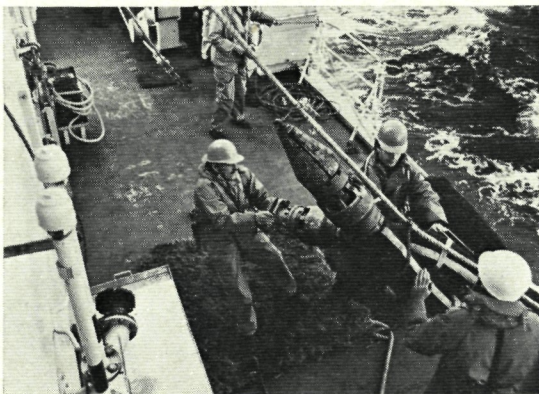


2



3

4



5



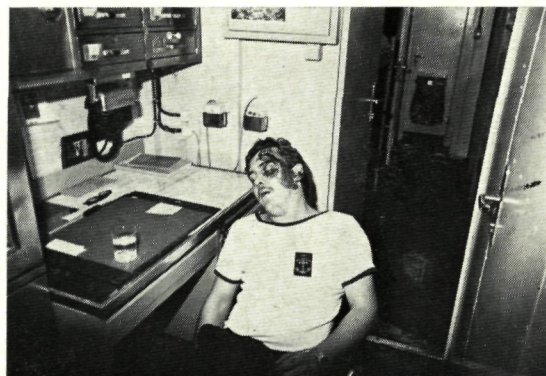


6

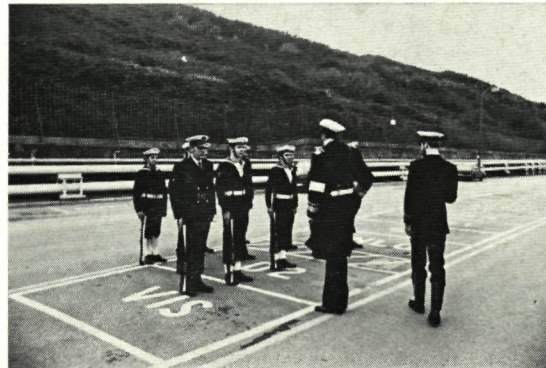


8

9



10



12

13



50





## NIEUWE PROVINCECOMMANDANT



Gedurende twee jaar heeft Kolonel J. Van Heester de funktie van kommandant van de Provincie West-Vlaanderen uitgeoefend, en dit in kumul met zijn commando over de Luchtdoelartillerieschool te Nieuwpoort.

De Generale Staf van de Luchtmacht heeft echter besloten dat voortaan de zware en verantwoordelijke funktie van commandant van een wapenschool niet meer te verenigen valt met die van Provinciecommandant.

Derhalve zal, op 11 februari 1980, Kapitein-ter-zee T. Nevens, commandant van het Commando Opleiding van de Zeemacht te Brugge-St. Kruis, het commando over de provincie West-Vlaanderen van Kolonel Van Heester overnemen.

Kapitein-ter-Zee Nevens T.

Geboren te Essene op 13 augustus 1927.

Na Grieks-Latijnse humaniora en de Handelsafdeling van de Koloniale Hogeschool (Antwerpen) gevolgd te hebben, behaalde hij nog het brevet van officier ter lange omvaart aan de Hogere Zeevaartschool. In 1951 werd hij naar Brest gestuurd voor verschillende specialisatiecursussen in de Marine Nationale.

Na dienst gedaan te hebben aan boord van verschillende mijnenvegers, volgde hij dan in 1954 de school voor artillerieofficieren in Washington (D.C.). Hij voerde dan het bevel over verschillende schepen, was Commandant Tweede in bevel van het troepentransportschip «Kamina» en ook bevelhebber van het Commandoschip «Godetia».

In 1967 volgde hij de Stafschool in Den Haag en in 1968 de Tactische School te Woolwich (Engeland). Na dienst gedaan te hebben bij de Algemene Staf van de Zeemacht als hoofd van de Operaties, werd hij in 1974 overgeplaatst naar Zeebrugge, belast met het project van de nieuwe marinebasis aldaar.

Vanaf 1 december 1977 wordt hij verantwoordelijk voor het Commando van de Groepering Opleiding van de Zeemacht te Brugge St. Kruis.

### OP RUST

Tijdens een lunch in de Mess Officieren bij Cominav werd het afscheid van de Zeemacht gevierd van Fregatkapitein François Dumont. Geboren te Herstal in het jaar 1925, was hij leerling aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, 36e promotie. Hij maakte op het einde van de oorlog deel uit van het Geheim Leger en werd op 31 december 1944 vrijwilliger bij de Belgische Sektie van de Royal Navy. Begin 1946 komt hij over naar de zopas opgerichte Zee-



macht als Vaandrig ter Zee, waar hij als dekkofficier o.m. vaart op de Artevelde, Zinnia, Barcock en Biliët. Na diverse kommandos aan boord en aan wal, wordt hij in 1965 Fregatkapitein benoemd. Hij was ook Commandant van de Kamina, van de marinebasis Zeebrugge en de marinebasis Oostende. De laatste jaren van zijn loopbaan was Fregatkapitein Dumont kommandant van het «Verdelingscentrum-Centep» te St.-Kruis. Officieel gaat hij op 1 april a.s. op rust, maar zoals men weet kan men reeds drie maand voordien met verlof gaan. In het jaar 1980 en voornamelijk op 1 april verlaten heel wat officieren onze Zeemacht: wij zullen niet nalaten hen in deze rubriek even in de schijnwerper te stellen.

### SPORT

Dans le cadre de l'UNSOR, une compétition internationale a réuni à HAMMELBURG en RFA 53 équipes de sous-officiers de réserve de 6 pays.

Les Nations représentées étaient: l'Autriche avec 10 équipes, la Suisse avec 10 équipes, l'Allemagne avec 10 équipes, la France avec 10 équipes, la Grande-Bretagne avec 3 équipes et la Belgique avec 10 équipes dont DEUX de la F.N.

Comme par le passé nos 2MR miliciens ont fait honneur aux couleurs de notre Force en terminant SECOND sur le plan national et 33 sur le plan international.

Un bon tableau valant mieux qu'un grand discours, ci-dessous un tableau récapitulatif des épreuves et la place obtenue par notre F.N. sur le plan

|                        |     |
|------------------------|-----|
| National :             |     |
| Natation               | 5è  |
| Tir 200 m PREC         | 3è  |
| Tir 200 m silhouette   | 3è  |
| Lancement grenades     | 1è  |
| Piste d'obstacles      | 2è  |
| Orientation précision  | 6è  |
| Orientation vitesse    | 1è  |
| Parcours d'orientation | 7è  |
| Boating                | 10è |
| Marche commando        | 1è  |

Notre équipe a perdu la 1è place au National suite à un malheureux incident lors de l'épreuve « Boating ».

Nos sincères félicitations aux 2MR MAES, NOLLET, DE DECKER, DHONDT, LEYRE et PLASMAN.



# INFO RESERVE

## OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

### RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

#### BEVELSOVERDRACHT DIVISIE NCSO-R

Op zaterdag 8 december 1979 had in de Marinebasis Antwerpen de plechtige bevelsoverdracht plaats in tegenwoordigheid van COMOPSNV Kaptain-ter-Zee A. TROISPOINT.

Uittredende Commandant, Res. Fregatkapitein C. VAN AVERMAET.

Intredende Commandant, Res. Korvetkapitein R. STRUMANE.

Sedert begin 1976 heeft FKP(R) C. VAN AVERMAET bevel gevoerd over de Res. Divisie NCSO.



#### Wat is NCSO en wat zijn haar taken ?

NCSO is de afkorting van de Engelse tekst « Naval Control of Shipping Organization » Organisatie van Zeeverkeercontrole. NCSO is niet in de zin van de Franse betekenis « Contrôler » of « Vérifier » doch wel in de geest van de Anglo-Saksische betekenis « Toezicht houden op de bewegingen van de Koopvaardij schepen. »

Het maritiem vervoer verzekerd door de koopvaardij schepen, behoort tot de grote economische categorie der diensten, in die zin, dat het zelf géén produktie voortbrengt daar door zijn activiteiten deze voortbrengst mogelijk maakt. Uit economisch oogpunt blijkt voor massatransport over grote afstanden, de scheepvaart HET aangewezen middel te zijn.

Door deze realiteit in te zien, is meteen het belang voor de vrije wereld aangetoond van de veiligheid op de verbindingswegen ter zee, te weten de Zeeroutes onze « LIFE-LINE » (onze reddingslijn).



Het is vrij evident, dat in een periode van spanning (welke in het kader van een economische crisisbeheersing zou kunnen geplaatst worden) bij oorlogsdreiging en/of oorlog, de zeeroutes onze « Life-Line » hun gebruik en veiligheid sterk zouden kunnen gestoord worden.

In oorlogstijd of gedurende crisisperioden is het van allergrootste belang de koopvaardijvloot op de meest efficiënte manier aan te wenden.

Hier speelt de Zeeverkeercontrole officier (NCSO) een zeer belangrijke rol voor 's lands economie, de bevoorrading van de bevolking evenals de militaire, nationale en geallieerde behoeften.

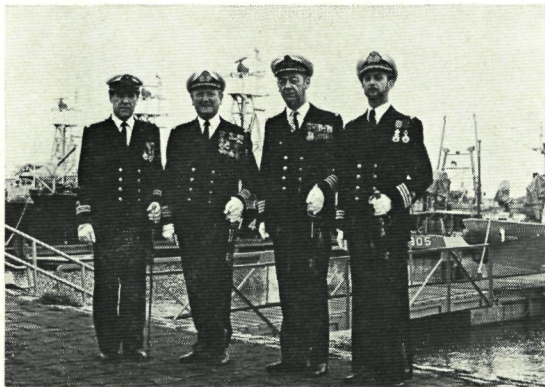
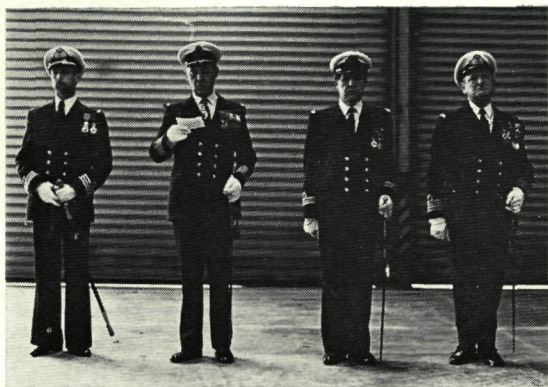
De NCSO heeft diverse opdrachten ; onder andere :

- a. De bewegingen der Koopvaardij- en Vissersvloot
- b. De routing der Koopvaardij schepen
- c. Konvooi organisatie
- d. Toezicht op Koopvaardij- en Vissersvloot.

De Zeeverkeercontrole wordt verzekerd door RESERVE OFFICIEREN van de geallieerde Zeemachten. Bovendien deze taak heeft de NCSO als bijkomende opdracht, een zeer nauwe samenwerking te verzekeren tussen de Militaire en Burgerlijke overheden welke noodzakelijk is om een efficiënte werking van Koopvaardijvloeden van NAVO te verzekeren.

Teneinde aan al deze eisen te voldoen werd in de schoot van de Zeemacht een Divisie Naval Control of Shipping (Reserve) in het leven geroepen uitsluitend samengesteld uit Reserve Officieren. Begin 1976 liep de Divisie NCSO-R van stapel onder de leiding van Fregatkapitein (R) C. VAN AVERMAET, hij werd door de Stafchef van de Zeemacht Vice-Admiraal J.P.L. VAN DYCK benoemd tot COMDIV. NCSO-R.





Na vier jaren onverpoosd hard werken en de daarmee gepaard gaande stormen en kenteringen is heden de DIV. NCSO-R een volwaardige eenheid welke ten allen tijde paraat is. De zinspreuk van hun wapenschild geeft het juiste beeld van hun opdracht weer. « Agmus ut Viverent ». « Wij handelen opdat zij zouden overleven ».

Fregatkapitein (R) C. VAN AVERMAET was een der eerste oorlogsvrijwilligers die zich in 1941, in Londen meldten bij de pas opgerichte Belgische Sectie van de Royal Navy. Hij nam deel aan de beruchte Atlantische Konvooien.

Bij het kriecken van de dag op 6 juni 1944 was hij eveneens in de eerste aanvalsgolf, hij nam deel aan de landing van Normandië op Juno Beach.

Na de bevrijding heeft hij eveneens zijn deel bijgedragen bij de ontminning van onze kust en de Schelde a/b van Belgische mijnenvegers.

Fregatkapitein (R) C. VAN AVERMAET wordt wegens leeftijdsgrens op rust gesteld.

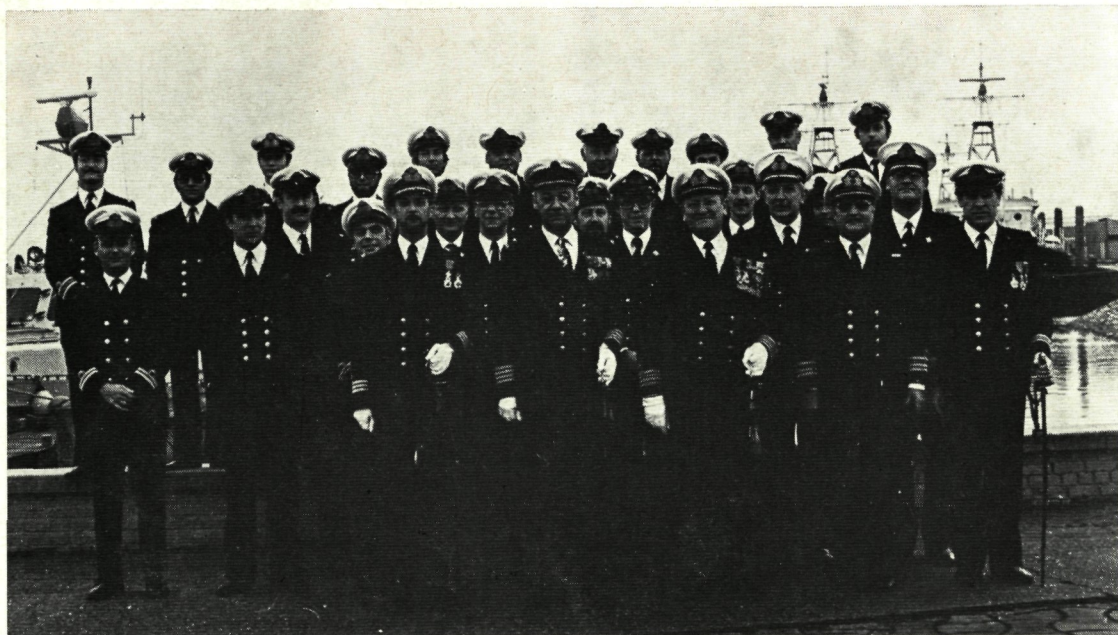
#### **CURRICULUM VITAE VAN CPF (R) CHARLES VAN AVERMAET STAMNUMMER 4672 - COMDIV - NCSO - R**

Fregatkapitein Charles VAN AVERMAET verlaat de DIVISIE - NCSO - R.

- CPF(R) VAN AVERMAET werd geboren op 23 december 1922 te St. NIKLAAS-WAAS.
- Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog op 10 mei 1940 was hij amper 17 jaar en werd zoals vele jongens van zijn leeftijd verplicht geëvacueerd naar Rouen in Frankrijk om aldaar een snelle militaire opleiding te krijgen.
- Omsingeld en naar de kust gedreven door de Duitsers, wist hij tijdens de débâcle te Duinkerken in het midden van de evacuatie, « Operation Dynamo » genoemd, te vluchten naar Engeland aan boord van een klein vissersbootje de « DOVER PATROL ». Hij landde te Folkestone waar hij de Landing Card WR 31902 kreeg.  
(WR = War refugee)
- In 1941 meldde hij zich als een der eerste oorlogsvrijwilligers bij de « Royal Navy Section Belge ».

- Kreeg in HMS Royal Arthur te Skegeness zijn eerste opleiding in de Royal Navy.
- Onmiddellijk daarop volgde hij als eerste en enige belg in HMS VALKYRIE, te Douglas, Isle of Man de RDF cursus (Radio-Direction and Distance Finder) nu beter bekend als RADAR.
- Op 11 febr. 1942 vervoegde hij de gloednieuwe eerste Belgische Korvet K.226 HMS GODETIA.
- Hij volgde in de Admiraal Anson promotie, officiers cursussen en werd tot Sub-Lieutenant benoemd. (Staat gelijk met Vaandrig-ter-Zee in onze Zeemacht)
- Aansluitend op zijn benoeming volgde hij diverse specialisatiecursussen, onder andere :
  1. Speciale Navigatie Cursus in de Royal Naval College te GREENWICH.
  2. In HMS NIMROD in CAMBSLTOWN (Schotland) waar hij een Anti-duikboot gevechtsopleiding kreeg.
- Na deze cursussen ging hij als ASCO (Anti-Submarine Control Officer) een maand naar zee aan boord van een Nederlandse Duikboot PO.9. dit teneinde de reacties van de U.Boat Commandanten te bestuderen tijdens een aanval.
- Zijn volgende schip was een Britse Korvet K 33 HMS KINGCUP waar hij als enige belg aan boord was.
- Hij nam deel in de harde strijd tegen de onderzeeboten, de zware gevechten tegen de « WOLF-PACK » duikboten in de Slag van de Atlantische Oceaan, waarvan onder andere het beruchte rampzalig Konvooi SC 122 van NEW-YORK tot LIVERPOOL in 19 lange dagen. Evenals het niet minder dodelijk Tankschepen Konvooi TM 1 TRINIDAD/GIBRALTAR. (9 tankschepen vertrokken, slechts 2 kwamen ter bestemming)
- Verder nam hij deel aan diverse konvooien op de Atlantische Oceaan, de West-Indies, Golf van Mexico, Guantanamo Bay-Cuba enz.
- Op 4 juni 1944 was hij met zijn schip reeds onderweg naar de op 5 juni geplande invasie van Normandië, waaraan hij op 6 juni bij het kriecken van de dag met de eerste aanvalsgolf deelnam in de « British Eastern Task Force Sector » Force J on Juno Beach te Courseulles sur Mer.





- In september 1944 kwam hij terug naar OOSTENDE met de Naval Landing Party 1501 om deel te nemen aan het mijnenvegen der Belgische Kust en Schelde a/b van Belgische Mijnenvegers van het 118e Mijnenveeg flottielje.
- Voor al zijn oorlogsactiviteiten ontving hij verschillende Belgisch-Britse en Franse eretekens.
- Hij werd vereerd met een bijzondere eervolle vermelding in het dagorder van de strijdkrachten « Citation à l'O.J.A. no. 141, Le Lieutenant de Vaisseau C.M. VAN AVERMAET FN. 4672 est autorisé à porter à **titre personnel**, la fourragère aux couleurs de la Croix de Guerre 1940-1945. »
- In 1946 verliet C. VAN AVERMAET de RNSB doch bleef als Reserve Officier van de Zeemacht zeer actief en zette zich in voor alle Maritieme aanlegenheden in 't bijzonder voor de Zeemacht.
- Hij is voorzitter, ondervoorzitter en lid van diverse Reserve officieren en vaderlands minnende Kringen.
- Op 26 januari 1976 werd CPF(R) C. VAN AVERMAET door Admiraal JPL VAN DYCK Chef van de Generale Staf van de Zeemacht, gelast met het oprichten van een Reserve Organisatie van de NCSO (NAVAL CONTROL OF SHIPPING ORGANIZATION) « Zeeverkeercontrole van de Koopvaardij ».
- Op 5 februari 1976 werd CPF(R) C. VAN AVERMAET door Admiraal VAN DYCK benoemd tot COMDIV - NCSO - R.
- Binnen de maand had hij met zijn staf de ganse administratieve organisatie, de recrutering en de werking van de NCSO-R-Divisie volledig onder controle; de eerste lessen en oefeningen begonnen reeds per 27 maart 76 in de Marinebasis van ANTWERPEN te KALLO.

Sedert die datum heeft hij onverpoosd blijven doorwerken om deze Reserve Divisie tot een volwaardig bloeiende eenheid uit te bouwen, Divisie waarvan men terdege kan zeggen « Zij kan haar man staan ».

- Wegens leeftijdsgrens verlaat Fregatkapitein (R) C. VAN AVERMAET op 8 dec. 1979 de NCSO-R na vier jaar bevel te hebben gevoerd als COMDIV - NCSO-R.

#### Korvetkapitein (R) R. STRUMANE

De intredende commandant, Reservekorvetkapitein Robert Strumane, is 46 jaar oud, gehuwd en vader van twee zonen en twee dochters. Na studies aan het Koninklijk Atheneum van zijn geboortestad Oostende en aan de Rijksuniversiteit te Gent, promoveerde hij achtereenvolgens tot licentiaat in de Wiskunde, geaggregeerde voor het lager secundair onderwijs, licentiaat in de natuurkunde en doctor in de wetenschappen. Sedert 1956 is hij verbonden aan het Studiecentrum voor Kernenergie te Mol, waar hij thans diensthooft is. In 1958/1959 vervulde hij zijn militaire dienstplicht als kandidaat-reserve-officier bij de Zeemacht. Hij is hoofdofficier sedert 1977.





## 1. BENOEMINGEN

Hiernavermelde RO werden op 1 okt. 1979 benoemd tot reservevaandrig ter zee tweede klas :

### NOMINATIONS

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau de deuxième classe de réserve à la date du 1 oct. 1979.

DE WULF R.  
DONCKERS N.  
GHINS E.  
BOURGEOIS P.  
de CUGNAC F.  
DE SMIT B.  
MARIN F.  
VAN SLAMBROUCK M.

Hiernavermelde RO werden op 27 december 1979 benoemd tot reserve-luitenant ter zee 1e klas.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de première classe de réserve à la date du 27 décembre 1979.

LEEMANS E.  
VREBOS R.  
FRAIKIN J.  
VAN ALSENOY I.  
OOSTERLINCK M.  
VAN DEN DAELEN J.  
CLAEYS P.  
BURSTIN M.  
PHILIPSEN E.  
HANSSSENS L.  
DECROCK W.

Hiernavermelde RO werden op 27 december 1979 benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après, ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve à la date du 27 décembre 1979.

LAMMENS G.  
DE BACKER W.  
BASTIN C.  
BOTING Y.  
FIERAIN W.  
VERHAEGEN P.  
MOREAU R.  
DE GRAEF A.

Hiernavermelde RO werden op 27 december 1979 benoemd tot reservevaandrig ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau de réserve à la date du 27 décembre 1979.

GYSSLS H.  
PEERS de NIEUWBURGH J.  
VERMEULEN J.  
van den BOOM R.  
VERMYLEN C.  
VANDEN BERGH M.

Hiernavermelde RO werden op 27 december 1979 benoemd tot reserveluitenant geneesheer.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant médecin de réserve.

TORBEYNS J.  
RODTS K.  
MAUROY R.

## 2. UITTREDEN UIT HET RESERVEKADER SORTIE DU CADRE DE RESERVE

Houden op, wegens leeftijdsgrens, deel uit te maken van het reservekader.

Cessent, par limite d'âge, de faire partie du cadre de réserve.

### 1. Op 01 jan. '75.

#### 1. A la date du 01 jan. '75

1LZ(T) LARSEN G. 4993

### 2. Op 01 jan. '77.

#### 2. A la date du 01 jan. '77.

1LZ(T) BURGRAEVE H. 4921

### 3. Op 01 jan. '79.

#### 3. A la date du 01 jan. '79.

VTZ(T) COLLARD J. 95954

### 4. Op 01 jan. '80.

#### 4. A la date du 01 jan. '80

KTZ PESCH J.  
KTZ BLASIN A.  
KTZ VAN SCHOONBEEK P.  
FKP VAN AVERMAET C.  
VTZ DEBEER P.  
VTZ DESMIDT P.  
1LZ(T) VAN WELSSENAERS J.  
1LZ(T) BEIRENS G.  
1LZ(T) DEVOS N.  
VTZ(T) LABAY M.  
FKP(D) ROEGIERS J.  
FKP(D) LENOIR F.  
1LZ(D) DEZUTTERE R.  
1LZ(D) CLEMENT M.  
1LZ(D) BRIBOSIA C.  
1LZ(D) HAUQUIER R.  
1LZ(D) LANGBEEN L.  
VTZ(D) HAEMERS P.  
VTZ(D) COELUS R.  
2VZ(D) LIEKENS F.

## 3. INTERNATIONALE COMPETITIE

### VOOR RESERVEOFFICIEREN - CIOR

De Internationale competitie voor RO ingericht door de CIOR zal doorgaan van 27 juli tot 09 augustus te MONTREAL-CANADA.



Het begin der trainingen is voorzien op 19 jan. 1980. De trainingen worden geleid door A.O. Cdt MAE-GERMAN (CTrE Peutie). Tijdens de eerste trainingen zal vooral de nadruk gelegd worden op techniek en methodiek van de training. In een verder stadium worden basisuithoudingsvermogen en weerstand getest. Iedere RO (ietwat sportief) kan opgeleid worden, en kan resultaten bereiken in deze competitie.

Belangstellende RO-ZM nemen contact op met onze N3, 1LZ VANDIEST, Langerbruggestraat 107 te 9050 EVERGEM. Het reglement van deze CIOR-competitie vindt u in volgende rubriek.

#### REGLEMENT COMPETITION CIOR 1980

— Chaque épreuve est disputée par équipe de 3 OR (en cas d'épreuve contre la montre, le temps du 3e seul compte)

— Genre d'épreuve :

1er jour :

TIR : - un membre de l'équipe tire au fusil  
- un membre de l'équipe tire au pistolet  
- un membre de l'équipe tire au pistolet mitr.

ARMES : celles du pays qui organise la compétition  
RESULTATS : les trois résultats sont additionnés

2me jour :

- PISTE D'OBSTACLES : par équipe : contre la montre,  $\pm$  500 m/20 obstacles (tenue de toile, souliers de gymnastique, l'entraide est autorisée)  
- NATATION DE COMBAT : contre la montre, 50 m/5 obstacles (tenue de toile, ni souliers ni armes)

3me jour :

CROSS D'ORIENTATION : par équipe, tenue de toile, souliers, arme (voir 1er jour)  $\pm$  12 km tout terrain contre la montre, pendant le trajet : épreuves de lancer de grenades, estimation de distance, lecture de carte.

— Tous les entraînements et compétition sont couverts d'un ordre de marche.

— Programme détaillé des entraînements et dates seront communiqués dès la réception de votre inscription.

#### 4. SLUIT AAN ALS EFFEKTIEF LID VAN DE VERENIGING DER RO-ZM

Eerstdaags zal ons nationaal sekretariaat (FKP(R) H. ROGIE) met de medewerking van CENPERS de 1.180 reserveofficieren van onze vereniging kontaktieren om aan te sluiten bij onze marinekring als effectief lid. Met de lidkaart RO-ZM wordt u tevens lid van :

1. **N.V.R.O.** : Nationale Vereniging der Reserve Officieren - 5.000 leden.

- Voorzitter : Lt. Kol. (R) Frank Philipsen

- Bestendig Sekretariaat : Geruzetkazerne - Ruiterijlaan 10, 1040 Brussel.

In 1935 gesticht, groepeerde 38 gewestelijke en wapenkringen. Leden van de verschillende verenigingen hebben hun plaats in NVRO-Raad van Beheer.

Twee bijzondere opdrachten :

- ze is de schakel tussen de kringen en de autoriteiten met wie ze vaste contacten onderhoudt langs haar permanent bureau.
- ze organiseert militaire activiteiten voor R.O. op drielukkig niveau : lokaal (wederoproeping bij de onderscheiden staven verkregen), nationaal (sportieve kompetities) en internationaal (IKRO kongressen en kompetities).

2. **I.K.R.O.** : (Intergeallieerde Konfederatie van Reserve Officieren) 300.000 leden.

- Voorzitter : Gen. Maj. (R) James E. Frank - USA  
- Bureau : NATO - Brussel

In 1948 ontstaan, overkoepelt de Nationale Verenigingen uit alle NATO-landen (behalve Portugal, Turkije en IJsland).

Haar doel :

- het verdedigingspotentieel van de lidstaten en van de NATO in het algemeen versterken.
- nauwe contacten te leggen tussen de RO's van deze landen om aldus de onderlinge verstandhouding te bevorderen.

3. **V.V.B.O.** : (Verbond der Verenigingen van Belgische Officieren) 50.000 leden.

Gesticht in 1968 groepeerde 'n zevental verschillende verenigingen voor officieren en stelt zich tot doel :

1. in het land het vertrouwen in het leger en zijn officieren te bevorderen
2. de burgerzin in ons land aan te wakkeren
3. de rechtmatige belangen van de verenigingen te verdedigen
4. de vriendschapsbanden aan te halen tussen de leden van de verenigingen voor (ook gewezen) officieren
5. de stem van (ook gewezen) officieren te doen horen in kwesties van nationaal of staatsburgerlijk belang.

Wij ontzeggen ons elke inmenging op politiek, taalkundig, filosofisch en godsdienstig gebied.

#### 5. WAAROM AANSLUITEN ALS EFFEKTIEF LID VAN DE VERENIGING DER RO-ZM ?

Sedert de tweede wereldoorlog is het spook van de oorlog gelukkig gedurende meer dan een kwart eeuw verbannen gebleven uit onze tastbare waarnemingen. Konflikten deden zich alleen op kleine schaal en ver van ons voor.

Reeds meer dan een generatie lang hebben we inderdaad het geluk gehad, niet meer te moeten ervaren wat oorlog is, laten we hopen dat het nog vele generaties lang, of voor immer, zo zal blijven.

De huidige organisatie voor reserve-officieren komt momenteel dan ook helemaal anders naar voor dan toen deze vóór vele tientallen jaren werd gesticht en de hele maatschappelijke konstellatie toen anders lag dan nu het geval is. Voor velen is dergelijke « Kring » dan ook overbodig geworden omdat ze niet persoonlijk ervaren hoe ook deze vereniging evolueerde en steeds eigentijds is gebleven.

Voor sommigen zijn de herinneringen aan hun dienst als reserve-officier zeker reeds vervaagd, anderen hebben contacten blijven onderhouden of zijn nog zeer jong in die hoedanigheid, de ene had betere en interessantere ervaringen dan de andere, precies zoals het nadien in de burgermaatschappij



verlopen is, maar allen hebben ze er toch de herinnering aan bewaard en wij geloven niet ooit één reserve-officier te hebben ontmoet, die geen bijzonder aangename herinneringen of ervaringen uit zijn diensttijd kon ophalen.

« Reserve-officier » is dus nog steeds een gemeenschappelijke noemer, een gemeenschappelijke eigenschap gebleven en de ene hecht daar meer waarde aan dan de andere. Maar het mag nog steeds zo gesteld worden dat allen er belang bij hebben zich als dusdanig te blijven verenigen. De kringen van reserve-officieren, principieel regionaal uitgebouwd, hebben een steeds gevarieerder werking gekregen. Oorspronkelijk uitsluitend geïnspireerd door het militaire en de vervolmaking als dusdanig, kenden de verschillende kringen een steeds groter wordend aktieterrein: men bleef niet enkel bij het militaire, er kwam ook ontspanning bij met feestjes, sport, uitstappen en uiterst nuttige burgerlijke kontakten. De kringen groeiden uit tot hechte vriendenverenigingen met zowel militaire als burgerlijke inslag.

De kringen van reserve-officieren, kunnen op dit ogenblik vergeleken worden met de zogeheten Service-clubs, die overal erg in trek zijn zoals Rotary International, Kiwanis, De Prince, de Jonge Economische Kamers en de Lions, waarvan U geen lid kunt worden als U dat zoudt willen, omdat elk van deze clubs op zijn eigen selectieve wijze wil te werk gaan en het aantal vertegenwoordigers uit ieder beroep wenst te beperken. Welnu bij de reserve-officieren gelden deze beperkingen NIET en hun milieu is als ontmoetingsplaats zeker zo interessant. Daarom juist horen ook « Ere » Reserve-officieren en aktieve officieren thuis in onze vereniging. De R.O. die geen militaire verplichtingen meer hebben zijn één met ons. **In de kringen van Reserve-officieren ontmoet men immers alleen mensen die moesten voldoen aan de duidelijk omschreven en strenge eisen voor die leidinggevende functie, en die dus allen op een gelijkwaardig en zeer selectief niveau mogen worden geacht.**

De waarde van de kringen voor reserve-officieren hangt ook van Uw medewerking af. Wanneer U bereid bent lid te worden, en wanneer het U schikt naar de aktiviteiten te komen van onze kring, dan zult U de gelegenheid hebben om bijzonder goede maatschappelijke kontakten te leggen.

## ACTIVITES REGIONALES — REGIONALE

### ACTIVITEITEN WEST-VLAANDEREN

#### 1. Rijsttafel en dansavond

Ons traditioneel **winterbal** met Indonesische **rijsttafel** ging dit jaar door op vrijdagavond **30 november** te 20 uur in de officiersmess van de **Marinekazerne** Bootsman Jonsen te **Oostende**.

Waren op ons nieuw samentreffen aanwezig: de zeemachtsofficieren uit alle afdelingen van onze vereniging, hun kollega's van de NVRO-kringen, de officieren van de RMT en de Loodsenvereniging, de leden van de marinekringen uit Noord-Frankrijk, en last but not least, de talrijke sympatizanten van onze kring.

Het was de inrichter van de avond, FKP(R) H. ROGIE, die de eer genoot RO en sympatizanten welkom te heten. Ruim 120 genodigden waren op de rijsttafel aanwezig. Zij brachten de nodige gezelligheid en ambiance. De inrichters zorgden voor lekker eten en stemmige muziek.

Eens te meer bewees de Westvlaamse kring van reserveofficieren ZM de wind in de zeilen te behouden.

#### 2. Canadese bevrijdingsmars en Leger & Natie-tocht

Op 01 nov., onder leiding van FKP(R) ROGIE, nam een Westvlaamse delegatie van RO-ZM deel aan de traditionele Canadese Bevrijdingsmars die over een afstand van 33 km verliep tussen Hoofdplaat (NL) en Knokke. De mars was ingericht door het Canadese leger met medewerking van lokale verenigingen.

Op 03 nov. was dezelfde marsploeg onder leiding van haar voorzitter te GENT voor het afleggen van 30 km langsheen Leie en Schelde. Het betrof de mars ingericht door de RO-kring van GENT. Deze had plaats in het raam van de week Leger en Natie. RO, Rijkswacht en Landmacht verleenden hun medewerking tot het welslagen van deze uitzonderlijke tocht.

#### 3. Informatiedag voor RO-drie krijgsmachten

Momenteel wordt uitgezien naar de IRP-week van eind juni 1980 voor het inrichten van een informatiedag met tocht op zee. Op gepaste tijd worden de leden van onze Westvlaamse RO-kring ingelicht over deze dag.

#### 4. Jeugd...

De jeugd is geen levensperiode, zij is een geestes-toestand, het resultaat van de wilskracht, een eigenschap van de verbeelding, een emotieve intensiteit, een overwinning van de moed op de vreesachtigheid, van de zin voor het avontuur op de gemakzucht.

Men wordt niet oud omdat men een bepaald aantal jaren heeft geleefd, men wordt oud omdat men zijn ideaal in de steek heeft gelaten. De jaren rimpelen de huid, zijn ideaal verloothenen verrimpelt de ziel. Beslommering en twijfel, vrees en wanhoop, zijn de vijanden die ons traag maar zeker doen overhellen naar de aarde en ons vóór de dood doen verworden tot stof.

Jong is hij die verwonderd en verbaasd kan zijn. Zoals het niet te verzadigen kind vraagt hij: En daarna? Hij tart wat gebeurt en schept vreugde in het levensspel.

Je bent zo jong als je geloof. Zo oud als je twijfel. Zo jong als je zelfvertrouwen. Zo jong als je hoop. Zo oud als je lusteloosheid.

Je zult jong blijven zolang je ontvankelijk blijft. Ontvankelijk voor wat mooi, goed en groots is. Ontvankelijk voor de boodschap van de natuur, van de mens en van het oneindige.



Laat God zich over je ouwe-mannetjesziel ontfermen, de dag waarop je hart wordt aangevreten door pessimisme en verteerd door cynisme.

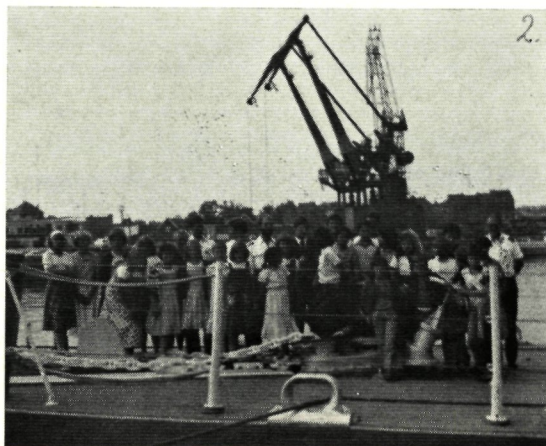
(Generaal Mac Arthur - 1945)

## RESERVE-OFFICIEREN OOST-VLAANDEREN

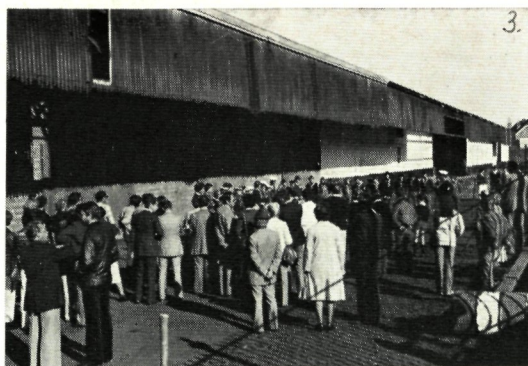
9 AUG. 79 : Het zeilopleidingsschip van de Academia Navale, de Amerigo Vespucci, kwam naar Gent op 9 augustus. Op bijgaande foto de Amerigo Vespucci in opvaart op het kanaal Terneuzen-Gent, begeleid door een sleepboot van de URS. Verb. Off. I LZ(r) E. De Deyne. Wedervaren en indrukken van onze verbindingsofficier volgen in een afzonderlijk artikel. (foto 1)



6 SEPT. 79 : Na twaalf maanden was Stanavforchan terug op bezoek in de Gentse haven. De kinderen uit een Gents weesheid waren de welkome gasten van Cdt. Timmerman. (Foto 2) Verb. Off. I LZ(r) M. Valcke.



23 SEPT. 79 : De zeescoutsgroep « Stormvogels » vierden hun twintigjarig bestaan. Het mag wel even vermeld worden dat LTZ(r) Johan De Cordier een zeer stimulerende rol heeft gespeeld in het leven van deze zeescouts. De zeemacht had een van haar riviernelboten naar Gent gestuurd, om deel te nemen aan de viering. Onze afdeling was eveneens vertegenwoordigd. (Foto 3)



22 SEPT. 79 : De Franse 21ste mijnenveegdivisie kwam met haar 3 MSO's, 2 minehunters, 1 duikvaartuig en 1 patrouillevaartuig naar Gent. Verb. Off. VTZ(r) J. Vanderbeken. (Foto 4)



8 OKT. 79 : De tijd dat de MSC's en MSI's met volledige bemanning naar Gent kwamen om te droogdokken, ligt reeds enkele jaren achter ons. Gezien de schepen van de ZM, die thans naar Gent komen om te droogdokken, tijdens hun verblijf in het droogdok slechts door een beperkte bemanning zijn bezet, heeft onze afdeling de geleide bezoeken aan Gent moeten opschorten. Op bijgaande foto de VALCKE gezien langs de « droge kant ». (Foto 5)

15 NOV. 79 : Vanwege de provinciecommandant Kol. R. Brantegem, ontvangt onze afdeling elk jaar een uitnodiging om deel te nemen aan het plechtig Te Deum in St. Baafskathedraal. Traditiegetrouw was onze afdeling door een viertal RO.ZM vertegenwoordigd.

22 NOV. 79 : Onze afdeling had een filmvoordracht over berging en zeeslepen ingericht. De Unie van Redding en Sleepdienst uit België had haar wal-kapitein afgevaardigd om deze filmvoordracht in de Hollainkazerne te houden. De opkomst was een succes. (Foto 6)

7 DEC. 79 : De Kring Reserveofficieren uit Oudenaarde nodigde onze afdeling uit om deel te nemen aan een training met pistool GP-9 mm, en dit in de schietstand van de politie van Oudenaarde. De meeste RO.ZM. die er aanwezig waren, hadden sedert hun militaire dienst geen of praktisch geen ervaring meer gehad met het pistool.



5.



Wij kunnen nu reeds garanderen dat 1980 een goed jaar zal worden wat betreft de door ons geplande activiteiten.

De brochure werd samengesteld door onze publicatierepresentant verantwoordelijke I LZ(r) Herman Vandiest.

Namens Het Bestuur.  
Secretariaat RO.ZM. O.VL.  
Dr. R. Clausstr. 19  
9040 Oostakker. Tel. : 51 23 70

#### **ZEILSCHOOLSCHIP « AMERIGO VESPUCCI » TE GENT,**

#### **INDRUKKEN VAN EEN VERBINDINGSOFFICIER DOOR ERIC DE DEYNE**

Van 09 tot 15 augustus 1979 viel Gent de eer te beurt het bezoek te krijgen van de Italiaanse zeilparel « Amerigo Vespucci ».

Dit bezoek viel in het kader van een kruisvaart die op 18 juli begon in Livorno en waarbij verschillende Europese havens zoals: La Coruna, Gent, Oslo, Göteborg, Bremen, Plymouth en Malaga werden aangedaan om ten slotte op 12 oktober aan te leggen in Portoferraio (Italië).

De « Amerigo Vespucci » is de markantste en tevens de grootste van alle zeilopleidingsschepen en is gebouwd volgens de principes van een 19e eeuwse slagschip met vergulde galerij op de achtersteven en een sierlijke boeg die uitloopt in de beeltenis van de florentijnse zeevaarder « Vespucci ».

Voorwaar geen alledaagse taak voor een verbindingsofficier. Gelukkig was dit niet mijn eerste opdracht en wist ik, in grote trekken althans, wat me te wachten stond. Doch ditmaal ging het niet om een routine-aanleggen zoals gebruikelijk voor de meeste oorlogsbodems die de Gentse haven aandoen; ditmaal kwam een schip op uitnodiging van het stadsbestuur onze Arteveldestad aandoen voor een niet-officieel aanleggen.

De eerste week van augustus, ik was net terug uit verlof, werd gekenmerkt door een intense bedrijvigheid. Het visitord (1) lag reeds op mij te wachten en nog dezelfde dag was ik in de Italiaanse Ambassade te Brussel om er met Luit-Kolonel (BEM) G. d'Avossa, militair attaché van Italië, het ganse programma door te nemen. Er waren eveneens contacten met het Italiaans Consulaat te Gent alsook met de havendiensten van de stad.

's Anderendaags, 08 augustus: de « Amerigo Vespucci » lag toen reeds ten anker op de Westerschelde in de « put van Terneuzen », zag ik Kol. d'Avossa terug zoals afgesproken in Gent. Vandaar bracht ik hem naar Terneuzen om hem te helpen bij zijn inscheeping aan boord. Daar zag ik dan voor het eerst dit zeilschip in al zijn pracht. Hoe meer ons loodsvaarttuig naderde, hoe stiller het werd aan boord, wat men hier te zien kreeg, kon niet met woorden weergegeven worden en iedereen genoot in stilte, elk op zijn eigen manier om dit sublieme oogenblik nooit meer te vergeten.



Na de oefening was er nog een gezellig samenzijn in de bar van de kazerne Maegdendale. Elke eerste vrijdag van de maand is er gelegenheid in de schietstand van Oudenaarde te oefenen. Onze leden worden verzocht eerst contact op te nemen met majoor(r) Desmet, Koning Albertlaan 26 Oostakker, tel.: 091 / 51 16 24 of met het secretariaat RO.ZM.O.VL.

#### **AKTIVITEITEN 1980 :**

Het bestuur van Oost-Vlaanderen heeft een brochure samengesteld waarin elk bestuurslid zijn visie geeft over het wel en wee van onze afdeling. Buiten het inleidend woord van de voorzitter, de « begrotingsproblemen » van onze penningmeester, de ervaringen opgedaan door verscheidene verb. off. en een klein geschiedkundig overzicht van onze afdeling door de secr. worden eveneens de komende activiteiten voor 1980 uiteengezet.



Het schrille geluid van een bootsmansfluit weerklonk en bracht ons terug tot de werkelijkheid ; Kol. d'Avossa ging aan boord. Wij keerden terug aan wal. Morgen was het mijn beurt als verbindingsofficier om aan boord te gaan.

's Anderendaags donderdag 09 augustus zag ik de « Amerigo Vespucci » terug, ditmaal op het kanaal ; in de regen ; gekluisterd aan zware sleepboten (foto 1 en 2) en was opnieuw getroffen door haar majestatische verschijning. De « Amerigo Vespucci » was op weg naar Gent, waar ze om 11.00 u. zou afmeren aan de feestelijk versierde Rigakaai nr. 37. Als verbindingsofficier stond ik haar op te wachten, alleen met mijn gedachten ; in de gutschende regen om zodra de « Amerigo Vespucci » afgemeerd was aan boord te gaan en er de Commandant te begroeten.



FOTO 1 en 2



Kapitein ter Zee, Andrea Corsini, geboren in Rhodes (Griekenland) 1 januari 1928 was geen grote stuurs uitzierende persoon, zoals ik aanvankelijk had gevreesd ; hij was eerder klein - gemoedelijk en verwelkomde me in een zuiders aandoend fascinerend frans. Samen gebruikten we het middagmaal in zijn stijlvol 19e eeuws verblijf terwijl we het visitord eens grondig doornamen. Kort daarop kwamen reeds de eerste prominenten Cdt. Corsini begroeten : zijne exellentie de Ambassadeur van Italië ; de Consul van Italië te Gent ; de heer A. Barillari ; evenals diverse militaire- en burgerlijke autoriteiten. Na afloop van dit begroetingsceremonieel werd het de hoogste tijd voor Cdt. Corsini om aan zijn hoffelijkheidsbezoeken te beginnen.

Vergezeld van Kol. d'Avossa en de verbindingsofficier bezochten we achtereenvolgens : provinciecommandant, de burgemeester en de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen. Zoals gebruikte

lijk brachten deze autoriteiten nog dezelfde dag een tegenbezoek aan boord. De welgevulde eerste dag werd besloten door een diner te Brussel aangeboden door zijne exellentie de Ambassadeur van Italië : de heer F. Natale.



FOTO 3

Het slechte weer van gisteren was voorbij, vandaag vrijdag 10 augustus beloofde een zonnige dag te worden ; gelukkig maar want te 11.00 u. zou Cdt. Corsini bloemen neerleggen aan het monument van Koning Albert te Gent. Na deze plechtigheid hadden we geen tijd te verliezen. Geëscorteerd door de Gentse politie spoedden we ons terug naar ons « drijvend museum » (foto 3) waar Cdt. Corsini te 11.30 u. zijn persconferentie gaf. In zijn prachtig verblijf praatte Cdt. Corsini spontaan over zijn 3-master. Zo wist hij ons te vertellen dat hij al 9 maand het bevel voerde over dit schip, dat momenteel als de oudste oorlogsbodem gerekend wordt onder Italiaanse vlag. Dit zeilschip in 1931 te water gelaten was momenteel aan zijn 47e kruisvaart, waarvan :

- 19 in Noord-Europa
- 6 in de Atlantische Oceaan
- 16 in de Middellandse Zee
- 4 in Noord- en Centraal Amerika
- 1 in Zuid-Amerika.

Dit alles om de kadetten van de Italiaanse Marine hun nautische vorming bij te brengen, en hun wegwijs te maken met alles wat met de scheepvaart te maken heeft.

Onder deze 148 kadetten bevonden zich eveneens 26 « vreemdelingen » afkomstig uit : Algerië (6), Bangladesh (2), Iran (8), Lybië (3), Soedan (2), Tunesië (3) en Venezuela (2).

Tevens overstelpde Cdt. Corsini ons met interessante details : zo heeft de « Amerigo Vespucci » 25 zeilen met een totale oppervlakte van 3.000 m<sup>2</sup> ; het optuigen gebeurt in ongeveer 20 minuten en hiervoor zijn 30 km. touwwerk nodig, die om ieder risico te voorkomen jaarlijks dienen vernieuwd te worden. Deze 3-master is te bezeilen van : vóór de wind over ruime- tot halve wind.

#### Karakteristieken van de bezoekende eenheid.

uit « Jane's Fighting ships »

- |                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| 1. Naam en rompnummer | AMERIGO VESPUCCI |
| Nationaliteit         | ITALIE           |
| Scheepsklas           | OPLEIDINGSSCHIP  |
| Bouwwerf              | CASTELLAMMARE    |
| In de vaart           | 1931             |



|                        |  |                           |
|------------------------|--|---------------------------|
| 2. Commandant          | Kapitein ter Zee Andrea<br>CORSINI (31 dec. '75) |                           |
| 3. Bemanning           | VESPUCCI   | ACADEMIA<br>NAVALE        |
| - officieren           | 16   | 10                        |
| - onderofficieren      | 90   | leerl. 148                |
| - o/chefs en matrozen  | 190  | —                         |
| - burgers              | 15   | —                         |
| 4. Technische gegevens |  |                           |
| a. <b>Verplaatsing</b> |  |                           |
| - standaard            |  | 3.543 ton                 |
| - volgeladen           |  | 4.100 ton                 |
| b. <b>Afmetingen</b>   |  |                           |
| - lengte o.a.          |  | 82,39 meter               |
| - breedte              |  | 15,56 meter               |
| - verplaatsing         |  | 7,3 meter                 |
| - hoogte groot zeil    |  | 52,28 meter               |
| c. <b>Bewapening</b>   |  |                           |
| - Kanonnen             |  | 4 x 3 duim<br>1 x 20 mm   |
| d. <b>Machines</b>     |  |                           |
| - Voortstuwijng        |  | 2 x FIAT<br>dieselmotoren |
| - PK                   |  | 2.000                     |
| - Schroeven            |  | 1                         |
| e. <b>Snelheid</b>     |  | 10 knopen                 |

's Namiddags was het schip toegankelijk voor het publiek, zoals trouwens iedere namiddag van 15.00 tot 18.00 u. Het werd een ware volkstoeloop (zondag 12 augustus ± 5.000 bezoekers) 's Avonds was er een « Cocktail-dansant » aan boord, aangeboden door Cdt. Corsini voor een 200-tal genodigden. Een afvaardiging van de kring R.O./Zeemacht Oost-Vlaanderen was eveneens aanwezig.

Het zou laat worden vanavond, dacht ik bij mezelf, nochtans morgen was het zaterdag 11 augustus, terug een zware dag op het programma. Om 07.30 u. was ik reeds aan boord om nog snel enkele dringende zaken af te handelen. Om 08.00 u. vertrokken Cdt. Corsini en ik met de officiële wagen naar het Koninklijk Paleis te Brussel, waar Cdt Corsini het gulden boek zou tekenen. Samen met ons vertrok een autobus met de kadetten van de « Academia Navale » voor een bezoek aan het Paleis.

Bij aankomst werden we opgewacht door de Hofmaarschalk die ons begeleidde naar een afzonderlijke suite, waar de Gulden Boeken (2) ter ondertekening lagen opengespreid. Nadien maakten we allen samen een rondgang door het Paleis. Van hieruit vertrokken de kadetten en hun instructeurs voor een bezoek aan Waterloo, gevolgd door een bezichtiging van de stad Brussel.

Commandant Corsini en ik keerden terug aan boord; of liever probeerden terug aan boord te komen. Op de kade was het weer, zoals vorige dagen een helse bedrijvigheid, honderden kijkklustigen; wandelaars, fotografen, ouders met hun kroost enz. Met ganse drommen kwamen ze om toch maar even een glimp van de « Vespucci » op te vangen.

Voorwaar een hele karwei voor het personeel van wacht om dit alles in goede banen te leiden. De eerste dag waren we zo overrompeld dat de orderdiensten dienden bij te springen om toch maar enige klaarheid te scheppen. Het overige deel van de bemanning had dagelijks de beschikking over

twee autobussen, 's morgens om 09.00 u. voor geleid bezoek aan de stad Gent; 's namiddags om 13.00 u. voor geleid bezoek aan de stad Brugge.

De zaterdagavond waren Cdt. Corsini, enkele officieren van de « Vespucci » en de verbindingsofficier te gast bij Kol. d'Avossa thuis. Op dit koud buffet waren tevens tal van vooraanstaande personen uit militaire en burgerlijke kringen aanwezig.

In tegenstelling tot de voorgaande dagen, heerste er vandaag een vredige rust aan boord; het was zondagmorgen 12 augustus. De « Vespucci » lag roerloos in het rimpelloze water van het groot dok en koesterde zich in de vroege morgenzon (foto 4).



FOTO 4

De laatste voorbereidingen werden getroffen voor de plichtigheid van deze morgen. Om 10.30 u. zou de apostolische nuntius Monseigneur E. Cardinale de H. Mis opdragen aan boord. Onder het groot aantal genodigden bemerkten we o.a. Kol. d'Avossa, de Italiaanse Consul, de plaatsvervangende burgemeester en hun respectieve echtgenoten; tevens een belangrijke afvaardiging van de Italiaanse gemeenschap te Gent, waaronder familie, vrienden en kennissen van de officieren en bemanning. Inmiddels was Monseigneur Van Petegem; bisschop van Gent eveneens aan boord gekomen.

Na de eredienst heerste er een gezellige sfeer aan dek, eenieder bleef nog even napraten onder de rood-wit gestreepte zonnetenten; het was een echte zomerse zondagvoormiddag. En terwijl frisse dranken geserveerd werden, genoten allen van het



prachtig concert ons van op de kade aangeboden door de « Lazy River Jazz Band » (3). 15.00 u. Schip open voor het publiek. Na de middag werden onmiddellijk alle voorbereidingen getroffen voor de te verwachten « vloedgolf » van kijkklustigen. Ditmaal waren we op het ergste voorbereid, orderdiensten, havenpolitie, personeel van boord ; iedereen was op de been. Maar goed ook want vandaag kregen we het « Leeuwenaandeel » te verwerken. Doch we waren niet meer aan ons proefstuk en met de opgedane ervaring van de vorige dagen, verliep alles dan ook zeer vlot.

's Avonds namen Cdt. Corsini en ik, gewoontegetroou nog even het visitord door en bespraken in 't kort de « timing » voor morgen maandag 13 augustus.

's Morgens vroeg bij een echte Italiaanse expresso werden de laatste details op punt gesteld en alweer waren Cdt. Corsini en ik op weg naar Brussel. Bij het binnenkomen van de hoofdstad werden we zoals vorige zaterdag, opgewacht door een escorte van onze nationale « zwaantjes ». Op zo'n aangename vlotte manier was ik nog nooit Brussel doorgekomen. Het is wel maandag dacht ik bij mezelf doch zo'n dag als vandaag mag er best wel zijn en voor we het goed beseften waren we reeds ter bestemming : het monument van de Onbekende Soldaat. Hier kwamen Kol. d'Avossa, evenals de leerlingen van de « Academia Navale » ons vervoegen. Tijdens een korte plechtigheid legde Cdt. Corsini een bloemenkrans neer en werd de eeuwige vlam aangewakkerd. Nadien vertrokken we allen samen naar Evere voor een bezoek aan de NATO. Na het welkomstwoord door een Italiaans diplomaat volgde een interessante uiteenzetting door o.a. Admiraal Fantoni (4) over de organisatie, de structuur en militaire krachtverhoudingen van de 15 nato-bondgenoten. Hierna volgde het middagmaal in het « Salon des Ambassadeurs » waarop Cdt. Corsini, Kol. d'Avossa en de verbindingsofficier waren uitgenodigd en waarbij benevens Admiraal Fantoni verscheidene Italiaanse diplomaten aanzaten.

In de namiddag was een bezoek voorzien aan de E.E.G. te Brussel, gevolgd door een bezoek aan de stad. Cdt. Corsini en verbindingsofficier dienden hier vroegtijdig te vertrekken daar ze 's avonds te gast waren op een diner te Gent, aangeboden door dhr. Kerckhove, plaatsvervangend burgemeester van de stad. Op dit avondmaal waren benevens Cdt. Corsini, verscheidene officieren van de « Vespucci » verbindingsofficier en echtgenote tevens afgevaardigden van stadsbestuur, militaire overheid en van de havendiensten.

Morgen dinsdag 14 augustus de laatste dag voor de afvaart. Deze dag was als naar gewoonte een rustige dag. Om 08.00 u. vertrok een gedeelte van de bemanning met twee autobussen voor een bezoek aan « Louvain la Neuve » gevolgd door een bezoek aan de hoofdstad.

Vandaag waren er geen officiële bezoeken voorzien op het visitord, enkel deze avond waren we uitgenodigd ten huize van de Italiaanse Consul, doch dit was geen officiële verplichting. Cdt. Corsini en ik bleven de ganse dag aan boord om nog eens alles rustig door te nemen en de laatste voorbereidingen te treffen voor de afvaart morgen. 's Namiddags was mijn vrouw met de kinderen uitgenodigd aan boord op de koffie, van deze gelegenheid



werd gebruik gemaakt om enkele afscheidsfoto's te nemen. (foto 5) Om 20.00 u. waren we te gast bij dhr. Barillari, consul van Italië te Gent. Benevens Commandant en enkele officieren van de « Vespucci » verbindingsofficier en echtgenote waren tal van vrienden en kennissen van de Consul aanwezig. Het einde van deze gezellige avond zette dan ook een definitief punt achter het bezoek van de « Amerigo Vespucci » te Gent. Op het vertrek na, was haar bezoek ten einde.

Woensdag 15 augustus. Reeds vroeg in de morgen heerste er een bedrijvigheid aan boord, alles werd klaargemaakt voor de afvaart om 09.00 u. Kol. d'Avossa was reeds van gisteravond aan boord ; deze morgen kwam zijn echtgenote hem vervoegen. Inmiddels waren de Italiaanse Consul en echtgenote eveneens aan boord gekomen. Het afscheid was hartelijk en welgemeend. In de drukte van het laatste ogenblik nam Cdt. Corsini me terzijde en terwijl hij me het wapenschild van de « Vespucci » overhandigde, dankte hij me voor de goede samenwerking. Mijn taak als verbindingsofficier was ten einde en met spijt verliet ik dit schip.

We vergezelden haar aan boord van een politievaartuig tijdens haar tocht op het kanaal Gent-Terneuzen en wuifden haar nog lang na. Of ik de « Amerigo Vespucci » ooit zal terugzien weet ik niet, doch vergeten zal ik haar nooit.

1LV/R Erik De Deyne

verbindingsofficier « Amerigo Vespucci » ... met dank aan al diegenen die zich rechtstreeks of onrechtstreeks hebben ingezet om het bezoek van de « Amerigo Vespucci » feilloos te laten verlopen.

(1) Wordt de verbindingsofficier te Gent toegestuurd door NAVCOMANT van wie hij rechtstreeks afhankelijk is en omvat o.a. het ganse programma van de bezoekende oorlogsbodems.

(2) 2 gulden boeken : één voor de Koning ; één voor de Koningin.

(3) Dit concert werd aangeboden door het stadsbestuur.

(4) Italiaans Admiraal verbonden aan de Nato te Evere.



# Marines Militaires

par H. ROGIE  
Capitaine de Frégat (R)

## NOUVELLES DE LA ROYAL NAVY

Pour nos officiers de réserve qui s'intéressent au développement de la Marine britannique, voici la situation de la R.N. quant aux types de bâtiments actuellement en service :

## COMPOSITION DE LA ROYAL NAVY (624 000 t) EN 1979-1980

| TYPES  | Navires opérationnels<br>se préparant à entrer<br>en service ou affectés<br>aux essais en<br>entraînement | En refonte,<br>grand carénage<br>ou réserve |
|--|---|---|
| <b>A. - Flotte de combat</b>                                 |   |   |
| SNLE (30 000 t)  | Renown, Repulse,<br>Resolution  | Revenge                                     |
| SNA (36 500 t)   | 9   | 2   |
| Sous-marins à diesel (20 900 t)                              | 11  | 5   |
| Porte-aéronefs (47 200 t)                                    | Hermes, Bulwark   |   |
| Croiseurs porte-hélicoptères (19 000 t)                      | Blake   | Tiger                                       |
| Destroyers lance-missiles (59 900 t)                         | 12  | 2   |
| Frégates ASM et autres (133 100 t)                           | 43  | 12  |
| Bâtiments de guerre<br>des mines                             | 36  | 3   |
| Navire-atelier 20 400 t                                      |   | 1   |
| Patrouilleurs divers   | 21  |   |
| Transports de chalands (TCD) (22 000 t)                      | Intrepid  | Fearless                                    |
| LST (20 000 t)   | 6   |   |
| Total : 409 900 t  | 139   | 28  |
| <b>B. - Soutien logistique mobile (R.F.A.) au 1-4-1979</b>   |   |   |
| Grand pétroliers ravitailleurs                               | 4   | 1   |
| PRE type Rover   | 4   | 1   |
| Pétroliers   | 3 (1)   |   |
| Pétroliers côtiers   |   | 1   |
| FRS et ravitailleurs de munitions (3)                        | 3 (2)   | 1   |
| Ravitailleurs de vivres et rechanges (4)                     | 4   |   |
| Porte-hélicoptères auxiliaire                                | Engadine  |   |
| Transport (LST)  | 5   | 1   |
| Total : 215 000 t<br>(y compris les navires hydrographiques) | 24  | 5   |

(1) Deux de ces pétroliers dont l'affrètement arrive à expiration vont être remplacés par deux autres de 33 000 t. 16 nœuds.

(2) A l'été 1979, le Fort Austin remplacera le

Resurgent qui sera condamné.

(3) Fleet replenishment ships et armament support ships.

(4) Stores support ships et store ships.



## L'U.S. NAVY ET SES MISSILES

Etablies d'après « Les Flottes de Combat », voici comment se présentent les caractéristiques des missiles mis en oeuvre par les SNLE(SSBN) de la marine américaine :

| TYPE                           | Polaris A 3                                 | Poseidon C 3  | Trident C 4                  | Trident 2 D 5                             |
|--------------------------------|---|---|------------------------------|---|
| Nombre d'étages                | 2   | 2   | 3                            | 3   |
| Longueur                       | 9,520 m                                     | 10,400 m  | 10,400 m                     | 12,800 m                                  |
| Diamètre                       | 1,370 m                                     | 1,830 m   | 1,830 m                      |   |
| Poids/Départ                   | 16 tonnes                                   | 30 tonnes   | 32 tonnes                    | 57 tonnes                                 |
| Propulsion                     | Fusée à poudre                              | Fusée à poudre  | Fusée à poudre               | Fusée à poudre                            |
| Guidage                        | Inertiel                                    | Inertiel  | Stellaire et inertiel        | Stellaire et inertiel                     |
| Portée                         | 2 500 nautiques                             | 2 500 à 3 200 nautiques                                     | 4 000 nautiques              | 6 000 nautiques                           |
| Charge militaire               | 1 mégatonne ou 3 têtes de 200 KT (type MRV) | 14 têtes MIRV de 50 KT (à 2500 N) ou 10 de 50 KT (à 3200 N) | 8 têtes MIRV de 100 KT MK 4) | 14 têtes MIRV de 150 KT ou 7 du type MARV |
| CEP (Cercle d'erreur probable) | 1500 m                                      | 1100 m  | 550 m                        | 300 m                                     |

MRV : Multiple Reentry Vehicles

MIRV : Multiple Independently Reentry Vehicles

MARV : Manœuvrable Reentry Vehicles.

## NOUVELLES DE LA MARINE FRANCAISE LE C.A. COSTAGLIOLA SUCCÈDE AU V.A. DYEVE

Le C.A. Costagliola, chargé de l'Instruction des Réserves, et Inspecteur des Réserves et de la Mobilisation de la Marine a succédé au V.A. Dyèvre qui quitte la Marine.

En quittant ses fonctions, l'amiral Dyèvre a remercié les réservistes, anciens marins, personnel de l'IRAM et des CIRAM - de leur collaboration et de leur engagement au service de la Marine.

« J'ai souvent apprécié votre efficacité et votre dévouement ; je vous exprime aujourd'hui mon estime et mon amitié.

Et je vous redis une dernière fois l'importance du rôle qu'ont à jouer les Réserves de la Marine :

\* Il s'agit d'abord d'apporter à la Marine active, en cas de mobilisation, le renfort de réservistes compétents, disciplinés, véritablement opérationnels.  
\* Il s'agit ensuite de développer dans notre pays le civisme, le courage et l'esprit de Défense indispensables à la sécurité de la Nation.

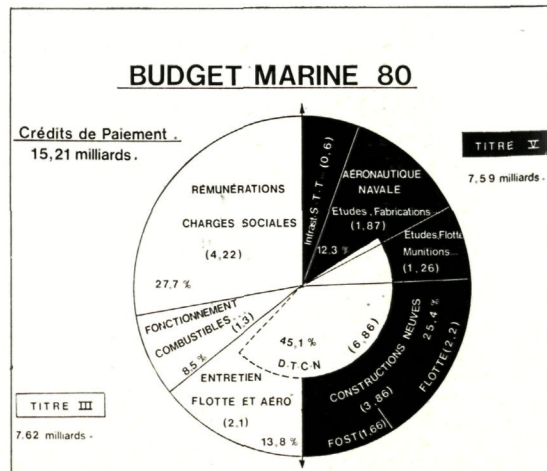
\* Il s'agit enfin de faire comprendre à nos concitoyens que notre avenir est sur mer, et que la France doit saisir la chance d'une situation maritime privilégiée.

Cette triple mission, vous la remplirez sous la conduite du nouvel Inspecteur des Réserves et de la Mobilisation, le C.A. Costagliola, avec la même foi que par le passé.

Je vous assure de ma confiance ».

## 9. BUDGET DE LA MARINE FRANCAISE

A titre comparatif, voici comment se présente le dernier budget de la Marine française. Les chiffres sont exprimés en milliards de FF :





## GUERRE ELECTRONIQUE : LANCE-LEURRES ET PROJECTEUR D'IMAGES FANTOMES

Une des plus efficaces installations opérationnelles de contremesures électroniques vis-à-vis des missiles tirés contre navires de surface est certainement le système britannique Knebworth-Corvus réalisé par la Vickers. La photographie ci-contre montre comment se présente le lanceur octuple (2 + 3 + 3 tubes de 76 mm) sur les nombreux navires qui en sont dotés ; un avantage de cet équipement réside dans sa possibilité de couverture d'une très vaste zone de l'hémisphère aérien du fait de sa rotation comme une tourelle d'artillerie.

Jusqu'à présent il fallait 3 types de « munitions » pour faire face aux diverses possibilités de guidage hertzien des missiles ennemis (plusieurs bandes de fréquence utilisables). Cet inconvénient vient d'être effacé par Plessey Avics qui, en collaboration avec Vickers, a mis au point une nouvelle « munition » à bande large (BBC, pour Broad Band Chaff) capable de dérégler tous missiles actuellement connus ; par ailleurs les leurres ne sont plus dispersés par explosion et sont répandus de façon beaucoup plus diluée dans un espace aérien considérablement accru.

Une « munition » allégée - quoique de calibre plus fort, 105 mm - a été mise au point par les mêmes firmes pour l'équipement « Sea Fan » qui donne aux patrouilleurs rapides des moyens simples mais efficaces de contre-mesures.

A noter que l'U.S. Navy a cherché d'autres solutions au problème. C'est ainsi qu'elle a récemment passé commande pour 8,5 millions de dollars à la Hughes Aircraft Co d'un équipement prototype concernant une façon nouvelle de détourner de leur cible les missiles ennemis. Ce système qui se propose de protéger les porte-avions et autres grands navires de combat contre les missiles de croisière volant bas et d'autres menaces difficiles à détecter réalise une image ou « fantôme » (ghost) du bâtiment-cible tel qu'il est perçu par le radar de guidage ennemi, et il la transpose en avant, en arrière, en deça ou au-delà du bâtiment à protéger. Désigné par le sigle AN/SLQ.17.A (V) 2, il comporte une antenne avec équipements installés de chaque côté du navire et associés à un mini-ordinateur avec consoles de visualisation disposées au PC-Opérations. Le contrat prévoit la commande ultérieure de un ou deux équipements identiques de pré-série.

Henri ROGIE  
Adj. - N5



### LA « CRAVATE FORCE - NAVALE »

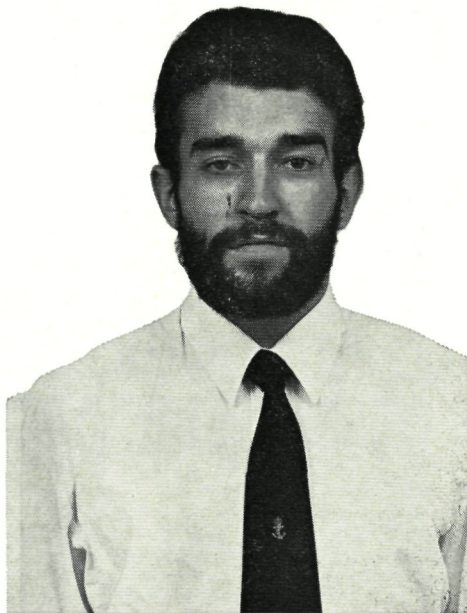
Prix : 270,- Fr. T.V.A. incluse.  
+ 25,- Fr. frais de port.

Le paiement se fait uniquement par virement/versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Oostende.

### DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 270,- fr. B.T.W. inbegrepen.

+ 25,- fr. verzendingskosten.  
Enkel door overschrijving/  
storting op rekening nummer  
473-6090311-30 van Neptunus  
Oostende.







Deze modieuze T-SHIRT « BELGIAN NAVY » is te bekommen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant T-SHIRT « BELGIAN NAVY » peut être obtenu en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,- Fr.

NIEUW!  
NOUVEAU!

### International Electronic Service N.V. „INES”

Terbekehofdreef 54 — 2610 Wilrijk  
Tel. 031 / 28.10.32 (10 lijnen) — Telex 31895  
Afdeling Marine en Systemen  
Bijhuizen te Oostende en Gent

**Agenten voor :**

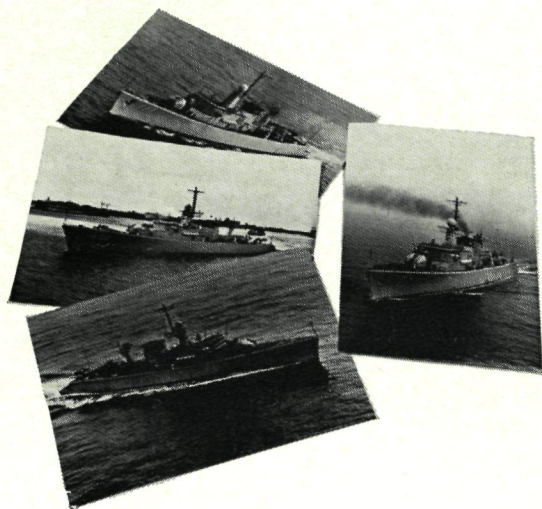
Anschütz, Amplidan, Dancom, Danse Securitas, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Ginge, Grundy, Hovermarine, Ibak, Jungner, Plessey, Rapp Electronic, Redifon, Simrad, Speich, Stone en Magnavox...

## goekint

een naam die  
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende  
tel. 80 28 01





## FOTOKAARTEN

Echte fotokaarten van de 4 fregatten.

Prijs : 10,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Ook verkrijgbaar voor andere schepen mits belangrijke bestelling.

## PHOTOS

Photos format carte postale des 4 frégates.

Prix : 10,- Fr. T.V.A. comprise.

Les photos des autres navires peuvent être obtenues au même format par commande importante.

## NIEUW

Stijlvol bierglas met groot wapen Zeemacht in vierkleurendruk, type « Celtic » enkel te verkrijgen bij Neptunus.

Lanceerprijs : 75,- Fr, inklusief BTW.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

## NOUVEAU

Magnifique verre à bière, type « chope » avec les grands armoiries de la Force Navale en couleur, uniquement en vente chez Neptunus.

Prix : 75,- Fr, TVA comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.





# 27 marines bevaren de Zeven Zeeën met Signaal

De karakteristieke Signaal-bol op marineschepen is een teken van optimale besturing, welk wapen er ook aan boord is.

Want Signaal is gewend aan praktisch denken: Signaals nauw-

keurige en betrouwbare vuurleidings- en commandosystemen zijn voor nagenoeg elk wapen geschikt.

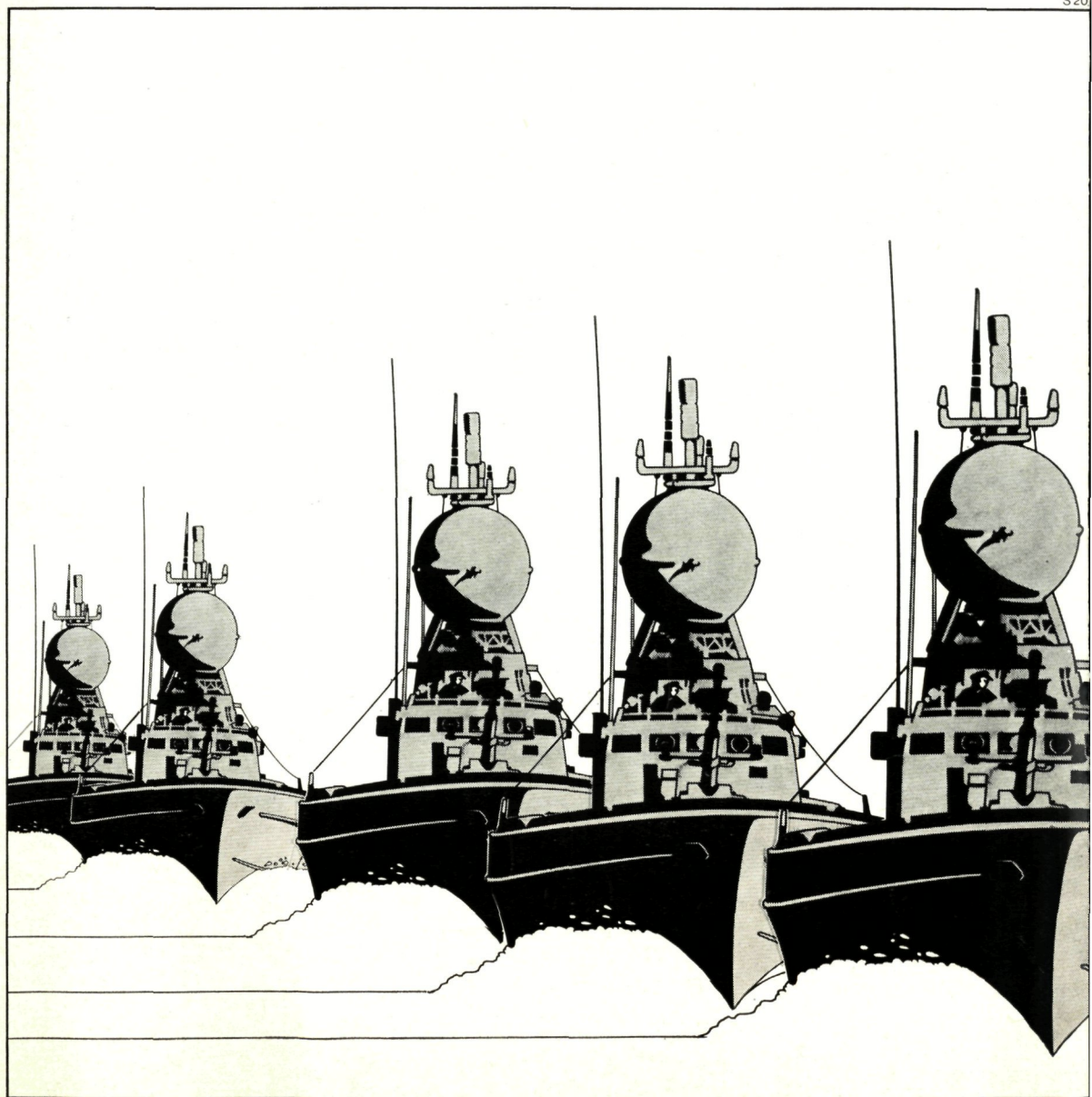


**SIGNAAL**

## Signaal. Gesignaleerd op alle Zeven Zeeën.

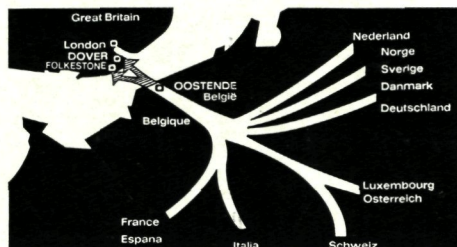
Geleidingssystemen; Hollandse Signaal-apparaten B.V. Hengelo.

S20





Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië  
**OOSTENDE - FOLKESTONE**  
**OOSTENDE - DOVER**



- \* Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- \* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- \* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
- Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
- Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
- 60 u. excursie :  $\pm 35\%$  vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
- 5 dagen excursie :  $\pm 20\%$  vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs  $\pm 50\%$  reductie).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport  
 Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)  
 Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

# Mazout zonder zorgen



# Votre sécurité mazout



# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

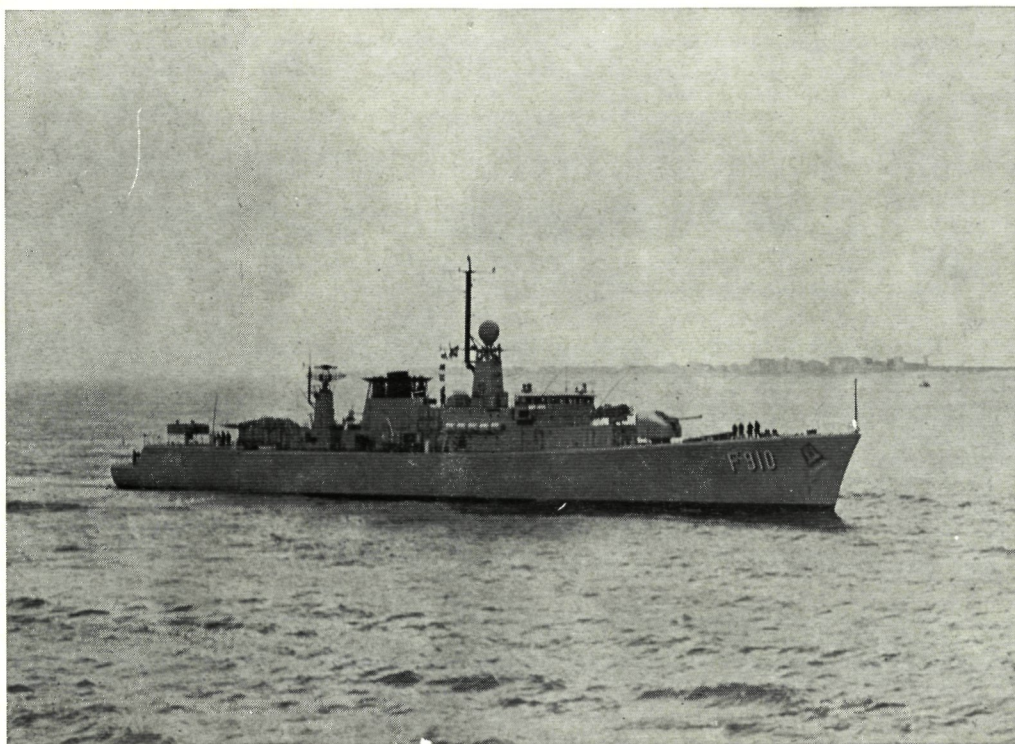
**S.A.**

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

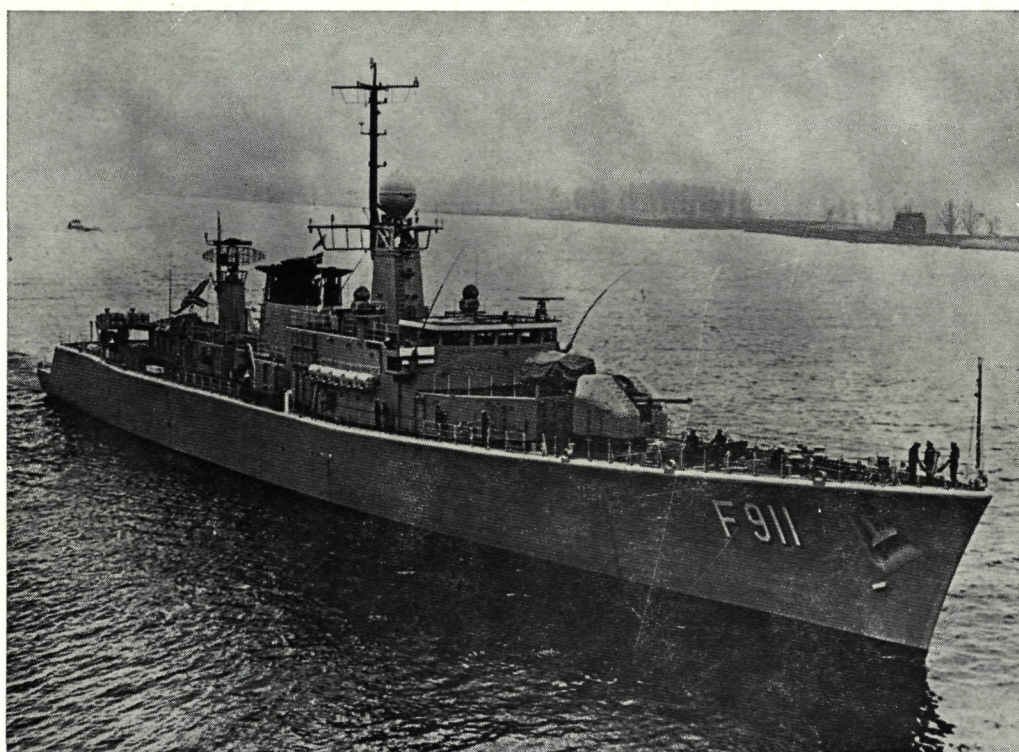
**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

**E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**



BOUWEN EN OMBOUWEN  
VAN ZEESCHEPEN  
TOT 320.000 TDW  
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



**COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.**

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN





**CMB THE BELGIAN LINE**  
**OFFERING WORLDWIDE SHIPPING SERVICES**

**CMB** St. Katelijnevest, 61  
Tel.: (031) 34 05 05

B-2000 Antwerpen  
Telex AMIAN 31 366



### MAGNIFIQUE FOULARD POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 250 F + 25 F de frais de port.

En stock dès 15 décembre.



### PRACHTIGE DAMESHALSDOEK

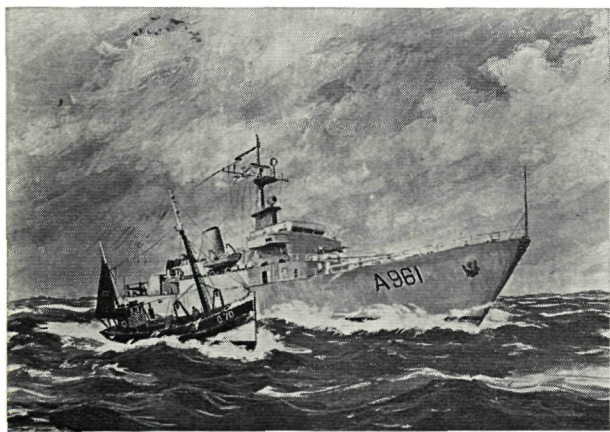
Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 250 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad...

niet te lang wachten !!

In stock vanaf 15 december.



### GOUACHE

Meerkleurige gouache, gedrukt in beperkte oplage van 100.

Genummerd en getekend door de kunstenaar, Adam.

Prijs : 200,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

Gouache colorée, imprimée en 100 exemplaires.

Numérotée et signée par l'artiste, Adam.

Prix : 200,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 25,- Fr.



## la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

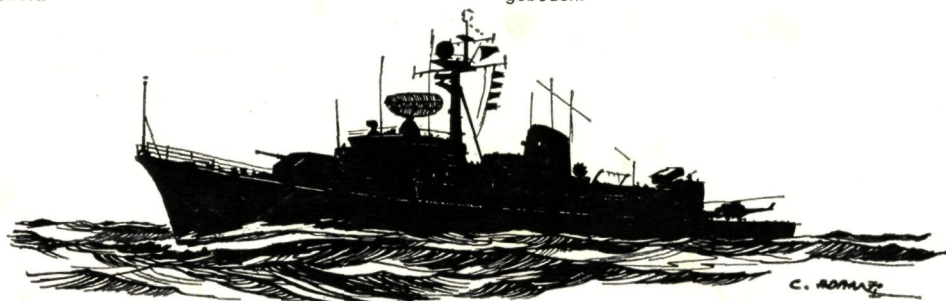
## de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAAN JONSEN

3de en 23e Liniregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :** J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende  
**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :** E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikelen worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

27e jaargang - neptunus 1979-80 - 27e année

nr 183 - no 183

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus  
 boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per  
 nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.  
 (ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —  
 politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —  
 aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1979 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
 Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent